



# ARCHIV

FÜR

## POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

No. 23.

BERLIN, DEZEMBER.

1886.

- INHALT:** I. **Aktenstücke und Aufsätze:** 77. Die Posteinrichtungen in Berlin im Todesjahre Friedrich's des Großen. — 78. Die Entwicklung des Postwesens in Siam. — 79. Der Sixpenny-Telegrammtarif in England. — 80. Die Erwerbung deutscher Colonien in Afrika.
- II. **Kleine Mittheilungen:** Eine neue Verbindung zwischen dem nordwestlichen Amerika und Europa. — Die Quelle des Mississippi. — Austrocknung central-asiatischer Seen. — Seeverkehr der deutschen Hafenplätze im Jahre 1884. — Der Bau einer Zahnradbahn auf dem Pilatus.
- III. **Literatur des Verkehrswesens:** Grundzüge der Postgeographie und österreichisch-ungarischen Statistik, von Eduard Effenberger, k. k. Postrath in Wien. Zweite Auflage. Wien 1886. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. 249 Seiten. 8<sup>o</sup>.
- IV. **Zeitschriften-Ueberschau.**

### I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

#### 77. Die Posteinrichtungen in Berlin im Todesjahre Friedrich's des Großen.

Von Herrn Postdirector Löper in Markirch.

Im Jahre 1769 gab der Buchhändler Friedrich Nicolai in Berlin ein geschichtlich-topographisches Werk, nach Art der heutigen Reisehandbücher, unter dem Titel heraus: »Beschreibung der Königlichen Residenzstädte Berlin und Potsdam und aller daselbst befindlicher Merkwürdigkeiten«. Dieses Friedrich dem Großen gewidmete Werk sollte zugleich die Erfolge der Wirksamkeit des Königs im Interesse der beiden Städte schildern; in der Zueignung heißt es u. A., daß unter seiner Regierung diese Städte »bis zur Bewunderung verschönert worden« seien.

Das Werk Nicolai's fand beim König Förderung und beim Publikum eine gute Aufnahme. Im Jahre 1779 er-

schien eine neue Ausgabe in zwei Bänden und 1786 eine dritte völlig umgearbeitete Auflage in drei ziemlich starken Bänden. Dem Verfasser war nicht nur vom Minister von Herzberg gestattet worden, das Königl. Archiv zu benutzen, sondern er hatte auch von vielen seiner Mitbürger, insbesondere von hohen und niederen Beamten, zahlreiche werthvolle Beiträge erhalten; er hebt dieses selbst hervor, indem er in der Vorrede bemerkt: »Indessen haben sich bei dieser neuen Auflage Patrioten aus allen Ständen ebenso sehr beieifert, mich zu unterstützen, als bei der vorigen. Ich muß es zum Ruhme meiner Vaterstadt sagen, daß bis jetzt in keiner anderen Stadt jemals der

Eifer, ein gemeinnütziges Werk ähnlicher Art zu unterstützen, so ganz allgemein gewesen ist.« Unter den aufgeführten Personen, welche Beiträge eingesandt hatten, befinden sich auch der Königl. wirkl. Geheime Staats-, Kriegs- und dirigirende Minister von Werder, der zugleich das Amt des Generalpostmeisters bekleidete, der Kriegs- und Postrath Müller und der Postsecretair Trübensee.

Auch die dritte Auflage des Werkes ist dem großen Könige, und zwar Ende April 1786, vier Monate vor seinem Tode, gewidmet worden. In der Widmung heißt es:

»Berlin und Potsdam sind von Ew. Königl. Majestät und von Allerhöchst Dero glorwürdigen Vorfahren neu geschaffen worden. Was diese nur angefangen hatten, haben Ew. Königl. Majestät aufs vollkommenste ausgeführt. Allerhöchst Dero Residenzstädte verdanken Ew. Königl. Majestät die Pracht, den guten Geschmack in Gebäuden, die Einführung und den Flor jedes nützlichen Gewerbes, die Sorge für das Wohl der Einwohner; wodurch sie an Wohlstand so unglaublich zugenommen haben, und wodurch die Residenzstädte die Bewunderung jedes Fremden geworden sind.

Es war meine Absicht, den Erfolg von Ew. Königl. Majestät wohlthätigen Sorgfalt für Allerhöchst Dero Residenzstädte zu beschreiben; wie glücklich würde ich mich schätzen, wenn die Ausführung einigermaßen Ew. Königl. Majestät allerhöchsten Beifall verdienen könnte.«

Wegen der guten Anordnung und Erschöpfung des Stoffs ist das Werk Nicolai's mit Recht gerühmt und später von manchen ähnlichen Büchern zum Muster genommen worden.

Das Werk Nicolai's ist auch deshalb besonders werthvoll, weil es sehr genaue, offenbar auf den besten Quellen beruhende Mittheilungen über die Posteinrichtungen enthält. Es möge gestattet sein, aus der dritten Auflage,

welche das Jahr 1786 behandelt, nachstehend einige Auszüge zu bringen.

Im ersten Bande des Werks findet sich unter der Ueberschrift: »Verschiedene Civil-Landescollegien, welche bei den verschiedenen Departementen des Staatsministeriums nicht angezeigt worden«, die oberste Postbehörde in Preußen wie folgt erwähnt:

»Das Generalpostamt oder Generalpostdirectorium. Demselben ist die Verwaltung, die Aufsicht und die Wahrnehmung des Königl. Postregals in den sämtlichen alten und neu erworbenen Königl. Staaten in- und außerhalb Deutschland aufgetragen. Es ist keinem anderen Departemente untergeordnet, sondern hängt unmittelbar von den Befehlen des Königs ab, correspondirt aber mit anderen Departementen, so oft es die Verbindung der Geschäfte erfordert.

Das Generalpostamt hat die Verwaltung des ganzen Postregals, es werde dies letztere als eine Landespolizeianstalt oder als ein Zweig der Finanzen des Staats betrachtet. Von ihm hängen demnach alle Maßregeln zur Verbesserung des Postwesens und zur Vermehrung der daraus fließenden Einkünfte ab.

Es macht allgemeine und besondere Postordnungen; es bestimmt die Posttaxen; es wachet über die Handhabung des landesherrlichen Postregals; es untersucht und bestraft alle Benachtheiligungen, Schmälerungen und Eingriffe, die wider dasselbe unternommen werden; es läßt die erforderlichen Kauttionen bestellen; es schließt mit den benachbarten Staaten und Reichsständen, besonders dem deutschen Reichsgenerallpostamte, Postverträge und Recesse; es bestätigt und genehmigt die Contracte mit den Postillonen und Unternehmern der Postfahren und Postritte; und in seine allgemeine und Hauptkasse fließen alle Posteinkünfte zusammen, insofern nicht in etlichen Provinzen davon etatsmäßige Summen an die Kammern abgegeben werden.

Die ihm beigelegte Gerichtsbarkeit wird durch einen Justitiarius, der Postrath und Mitglied desselben ist, verwaltet, und erstreckt sich über alle Vergehungen der Postbedienten, über alle auf den Posten begangene Mißhandlungen, über die Ersetzungen und Vergütungen verdorbener und verlorener Postgüter, Gelder u. s. w., über die Freiheiten und Immunitäten der Postbedienten.

Das Generalpostamt verwaltet auch das Intelligenzwesen, wovon die bestimmten Einkünfte dem großen Waisenhaus zu Potsdam gewidmet sind und zufließen.

Der Chef des Generalpostamts führt den Titel eines Generalpostmeisters und ist gemeiniglich ein wirklicher Etats-, Krieges- und dirigirender Minister des Generaldirectorium (itzt des Herrn von Werder Excellenz). Das Generalpostamt besteht außerdem aus einem Director und sechs Posträthen, deren einer insbesondere die auswärtige und öffentliche Postangelegenheiten wahrzunehmen und vorzutragen hat.

Es hat seine eigene Kanzlei und Registratur, welche mit einem Director, sechs expedirenden Geheimen Secretaren, zwei Registratoren, sechs Calculatoren und sechs Kanzelisten besetzt ist.

Bei der Generalpostkasse stehen ein Rendant, ein Geheimer Sekretar, ein Kassirer und Kassenschreiber.

Das Generalpostamt ist im Königl. Posthause in der Königsstrasse, in dessen drittem Geschosse die Versammlungszimmer sind. Kanzlei, Registratur und Kassen sind in dem Hintergebäude oder dem neuen Posthause nach dem Wasser zu.

In demselben Bande des Werkes von Nicolai ist unter der Ueberschrift: »Von verschiedenen, zum Nutzen der Residenzstädte gestifteten Collegien und Anstalten« an erster Stelle erwähnt:

»Das Hofpostamt. Es hat die Besorgung der in Berlin ankommenden und ab- und durchgehenden Briefe, Gelder und Packete und hängt

vom Generalpostamte ab. Es bestehet aus dem Hofpostmeister (jetzt Herrn Kriegsraht Scheele) und zehn Hofpostsecretarien. Diesen liegt die Abfertigung der abgehenden und ankommenden Posten ob, welche in den Poststuben geschiehet. Dahin werden auch alle abzusendende Sachen, wann zuvor die Packete und Briefe gewogen worden, abgeliefert; die Gelder aber wägt einer der vereideten Postboten in der Poststube, wo sie sodann dem Hofpostsecretar, welcher den Kurs zu besorgen hat, gegen einen Empfangschein zugestellt werden.

Gleich vorn am Eingange des Posthauses sitzen an zweien verschiedenen Fenstern zwei Hofpostsecretarien im Postkomtor, von welchen der eine die abgehenden Briefe einnimmt; der andere aber, am zweiten Fenster giebet die mit den Posten eingelaufenen Briefe jedesmal eine Stunde nach Ankunft der Posten aus. Das Einnahmefenster ist von 7 Uhr des Morgens bis 12 Uhr des Nachmittags, und von 2 Uhr des Nachmittags bis um 7 Uhr des Abends offen. Das Ausgabefenster aber, so oft es die Nothwendigkeit der ankommenden Posten erfordert. Um 11 Uhr des Vormittags und um 6 Uhr Abends werden die noch nicht abgeforderten Briefe durch die Briefträger denjenigen, an welche sie gerichtet sind, in's Haus geschickt; man zahlet sodann für jeden Brief in der Stadt 3 Pf. und in den Vorstädten 6 Pf. Bestellgeld. Die mit Gelde beschwerten Briefe werden, der Sicherheit wegen, niemanden unter keinem Vorwande aus dem Postkomtoire verabfolget; sondern, wenn darin unter 30 Rthlr. befindlich, so werden sie gleichfalls von den Briefträgern nebst einer gedruckten Quittung zur Unterschrift, in's Haus gebracht; befindet sich aber im Briefe mehr, als obige Summe, oder etwa ein Beutel und Fafs mit Gelde, so wird nur der Schein an den Empfänger abgegeben, welcher sodann die Gelder gegen Unterschrift der gedruckten Quittung selbst abholen lassen mus. Für jeden

Geldbrief oder zu bestellenden Geldschein erhält der Briefträger 6 Pf.

In der Packkammer, deren Eingang durch die Passagierstube (beim Eingange des Posthauses linker Hand) ist, werden alle mit den Posten ankommende Packete u. s. w. von einem Hofpostsecretare nachgesehen; die weitergehenden Poststücke in die Poststuben an denjenigen Hofpostsecretar abgeliefert, welcher die Besorgung des Courses, wohin das Packet bestimmt ist, hat. Die in Berlin bleibenden Sachen werden sodann von dem Secretare in der Packkammer eingeschrieben, und die Adressen durch den Packkammerboten in die Häuser gebracht, wofür derselbe nichts fodern darf. Ein jeder Empfänger schickt sodann die Adresse nach der Packkammer und läßt daselbst sein Packet abfodern, wofür nebst dem Porto die Niederlage mit 6 Pf. für ein jedes Packet bis 20 Pfd. erlegt und so weiter nach Verhältniß des Gewichts bezahlet wird. Darauf bringt er es zu der Postaccise, welche zu dem Ende gleich vor der Packkammer errichtet ist, woselbst die Packete geöffnet werden und die gehörige Accise entrichtet wird. Sind es aber verbotene Waaren, oder erfordern es etwa sonst vorfallende Umstände, so werden die Packete nach dem Packhofe gebracht und daselbst, was wegen der Accise zu erinnern ist, berichtigt. Gewöhnlich aber geschieht dieses nicht, sondern die Empfänger werden gleich auf der Postaccise ohne Aufenthalt abgefertigt.

Die Postboten werden in die Poststuben zur nöthigen Arbeit bei Eröffnung und Zumachung der Felleisen und Briefpakete, zur Bestellung der ankommenden Staffetten und Kuriere, auch zur Bequemlichkeit der mit Posten Reisenden gebraucht, zu welchem Ende auch ein Postbote die Wache in der Passagierstube hat. Kurz vor Abgang der Posten wird den Passagieren ihr Reisegeräthe durch den Postboten abgeholt, welcher auch für die richtige Aufpackung desselben

Sorge tragen muß. Eben dies geschieht auch bei den ankommenden Passagieren, welche in der Passagierstube abtreten; und, nachdem ihre Koffer gehörig visitirt und die etwanige Accise dafür erlegt worden, schaffet der Postbote die Passagiergüter in die Wohnung des Reisenden, wofür er 2 bis 4 Gr. erhält. Einem jeden Passagier bleiben 50 Pfund Fracht frei; die Ueberfracht wird nach dem Werthe der Sachen, entweder als Kaufmannswaare oder nach der Victualientaxe bezahlet, denen zur Messe reisenden Kaufleuten bleiben 60 Pfund Fracht frei, die übrige Fracht aber muß das Porto wie Kaufmannswaaren tragen. Auf allen Hauptkursen, als nach Kleve, Breslau, Stettin, Halle, Hamburg und Königsberg in Preußen sind zur Bequemlichkeit der Reisenden die ordinären Postwagen bedeckt und werden ungefähr alle 20 Meilen gewechselt, daher besondere Schirrmeister dabei angestellt sind. Staffetten werden sowohl zu Tages- als zu Nachtzeiten abgefertigt. Dieselben und die Extraposten werden von den Wagenmeistern besorget. Man meldet sich desfalls in der Passagierstube. Sowohl Kuriere als Extraposten können ohne Gouvernementspaß nicht abgefertigt werden. Denselben besorgen auch die Wagenmeister.«

— Im zweiten Bande des Nicolaischen Werkes finden sich noch weitere Mittheilungen, welche hauptsächlich für die Reisenden und die Auflieferer von Postsendungen nützlich waren; es heißt dort beispielsweise:

»Ein Fremder, der verreisen will, meldet sich, wofern er mit der ordinären Post zu reisen gedenkt, in dem Hofpostamte einige Tage vor Abgang der Post; daselbst wird er gegen Bezahlung des Postgeldes bis auf die erste Station eingeschrieben. Man zahlet für jede Meile 6 Gr., das sogenannte Stationsgeld mit eingeschlossen, und der Postillon darf von den Reisenden kein Trinkgeld als eine Schuldigkeit fodern. Dem Passagier wird laut der Verordnung vom 28. Mai 1770

und vom 26. Nov. 1782 an Bagage mehr nicht als 40 bis 50 und in Mefszeiten über 60 Pfd. frei mitzuführen erlaubt; was über 50 und in Mefszeiten über 60 Pfd. mitgenommen wird, davon bezahlt er die Ueberfracht nach der Posttaxe, nach Beschaffenheit der Sachen. Eine Stunde vor Abgang der Post sendet der Reisende seine Gepäcke dahin, damit solche gehörig gewogen und aufgepackt werden können; jedoch stehet ihm auch frei, sich mit einem Postboten dahin zu verabreden, dafs dieser gegen ein Trinkgeld von 2 Gr. die Sachen abholet und ihn abrufet.

Wer mit Extrapost abgehen will, meldet sich den Tag oder auch nur einige Stunden vorher im Hofpostamt in der Passagierstube beim Wagenmeister, welcher die Pferde bestellt und zu verlangter Stunde nebst der Postkalesche, wofern der Reisende nicht einen eigenen Wagen hat, vor die Wohnung des Passagiers sendet. Für jedes Pferd wird für jede Meile 8 Gr. und dem Postillon für jede Meile 3 Gr. Trinkgeld bezahlt, doch ist zu merken, dafs beim Postamt in Berlin allezeit eine Meile mehr bezahlt wird, z. B. nach Potsdam 5 Meilen u. s. w.

Vor einen zweisitzigen, leichten Wagen mit einer Person werden zwei Pferde, mit zwei, allenfalls drei leichtbeladenen Personen werden drei Pferde gespannt. Vor einen viersitzigen Wagen, worin vier Personen sitzen, vier Pferde; auch nach Beschaffenheit des Wagens und des Gepäcks fünf, sechs und mehr Pferde. Wollte jemand Kurierpferde haben (wozu übrigens eine besondere Erlaubniß vom Gouvernement erfordert wird), so zahlet er für jedes Pferd die Meile 12 Gr.

Wer mit einem Fuhrmanne auf eine ganze Reise einen Vergleich treffen will (denn es ist alsdann nicht erlaubt, unterwegs Pferde zu wechseln), muß im Hofpostamt einen Fahrschein lösen, gegen Zahlung von 2 Gr. auf die Meile, für jede Person.

Wer mit Extrapost oder Fuhre abgeht (denn mit den ordinären Posten ist es nicht nöthig), muß sich von dem Gouvernement einen Pafs geben lassen, ohne welchen man nicht aus dem Thore gelassen wird, und welcher auch auf Verlangen unterwegs bei Bestellung der Extrapferde auf den Stationen vorgezeigt werden muß. Diese Pässe werden in der Behausung des Kommandanten unentgeltlich ausgegeben; der Wagenmeister wird, wenn es ein Fremder verlangt, bei Bestellung der Pferde auch zugleich für den Pafs sorgen. Wenn ein Fremder bei einer weiten Reise etwa einen Gesundheitspafs verlangt, so meldet er sich persönlich bei dem Stadtsecretär, auf dem Rathhause oder in dessen Behausung, und erhält ihn gegen Zahlung 12 Gr. für Stempel und Expedition.

Ein Reisender kann, wenn er will (doch ist er nicht dazu verbunden), vor der Abreise seine Koffer auf dem Packhofe besichtigen, plombiren und sich darüber Bescheinigung geben lassen, und nur sein Nachtzeug oder was er sonst unterwegs brauchen will, im Wagen oder einem besondern Päckchen herausbehalten, damit nicht, bei etwan entstehendem Verdachte einer Defraudation, auf einer Station unterwegs oder an der Gränze sein Gepäck visitirt werde. Doch ist durch eine K. Verordnung festgesetzt worden, dafs niemand verbunden ist, sich auf den Landstraßen visitiren zu lassen.

Ungemünztes Gold und Silber, alte Tressen u. d. gl., desgleichen alle gemünzte Gold- und Silbersorten, aufser Dukaten und Königl. Preuß. Silbercourant, dürfen nicht außerhalb Landes geführt werden; daher hat sich ein Fremder deshalb wohl vorzusehen. Doch ist einem Reisenden vom adelichen oder Militärstande erlaubt, die zu seiner Reise nöthigen Gelder, und wenn er ein Kaufmann ist, bis 500 Rthlr. in Golde an Friedrichs'or, Louisd'or u. s. w. zu seinem Gebrauche aufser Landes zu nehmen.

Auch ist es Reisenden verboten, versiegelte Briefe und Packete

zur Bestellung mitzunehmen bei Strafe 10 Rthlr. für jeden Brief.«

An einer anderen Stelle des Werkes von Nicolai befinden sich noch einige Mittheilungen über die Zeitungen, welche damals in Berlin erschienen, sowie über den Bezug fremder durch Vermittelung der Post; es heißt darüber:

»Die Intelligenzblätter, welche im Jahre 1727 ihren Anfang nahmen, werden täglich (außer Sonntags) ausgegeben. In denselben findet man alle Sachen, die zur Wissenschaft des Publikums gelangen sollen, als Verordnungen, Nachrichten von den täglich ein- und auspassirenden Fremden, ankommenden Fuhrleuten und Schiffen, Beförderungen, Geld- und Wechselkursen in Berlin, Hamburg, Amsterdam, Königsberg; Notificationen von Sachen, die zu verkaufen, zu vermieten oder zu verpachten sind u. s. w. Wer etwas in das Intelligenzblatt will setzen lassen, giebt die Aufsätze leserlich geschrieben im Königl. Adreskomtor in der breiten Strafe im Markschen Hause ab. In dem gedachten Königl. Adreskomtor, ingleichen im Hofpostamt und bei verschiedenen Distributören, die zur Bequemlichkeit des Publikum in jedem Revier der Stadt angesetzt worden, kann man das Intelligenzblatt auch und zwar den Jahrgang für 3 Rthlr. und jedes Stück einzeln für 1 Gr. bekommen.

Es kommen in Berlin zwei politische und gelehrte Zeitungen heraus: in der Haude- und Spenerischen Buchhandlung (auf der Schloßfreiheit) und in der Vofsischen Buchhandlung (in der breiten Strafe). In diesen Buchhandlungen und im Hofpostamt werden diese Zeitungen alle Dienstage, Donnerstage und Sonnabends ausgegeben. Der Jahrgang kostet 2 Rthlr. und das Stück einzeln 6 Pf. Wer solche quartaliter hält und sie nicht selbst holen lassen will, dem werden sie durch besonders bestellte Boten in's Haus gebracht. Man zahlet dann

das Quartal besonders für den Boten 4 Gr.

Man kann in den Zeitungen sowie in dem Intelligenzblatt alle oben gedachte Nachrichten einsetzen lassen; und man zahlet für die Einsatzgebühren nach einer Polizeiordnung für eine gedruckte Zeile, die wenigstens 90 Buchstaben haben muß, 2 Gr., für halb soviel aber 1 Gr. Man schickt die Nachrichten, welche man in die Zeitungen eingesetzt haben will, in eine oder die andere oben gedachter Zeitungs-Buchhandlungen, wofür man denn nach Verhältniß obiger Taxe bezahlet. Doch muß die Nachricht auch in's Intelligenzblatt gesetzt werden und im Adreskomtor unterschrieben sein.

Im Hofpostamt kann man auch alle fremde Zeitungen haben, und wenn sie durch einen Boten in's Haus getragen werden, kosten sie über den festgesetzten Preis noch quartaliter 6 Gr.

Die französische *Gazette litteraire de Berlin* wird bei dem Verfasser Hrn. *le Bauld de Nans* alle Montage ausgegeben.

Ueberdem kommen wöchentlich verschiedene gelehrte politische und physikalische Blätter heraus, z. B. alle Montage D. Büsching's Nachrichten von neuen Landkarten, geographischen und andern Büchern nebst andern mehr. Den ersten Tag jedes Monats erscheint ein neues Stück von der *berlinschen Monatschrift*.

Ueber die Posthalterei in Berlin findet sich folgende Angabe:

»Der Posthof (Oranienburger Strafe) rechter Hand. Ein weitläufiges Gebäude, zwei Geschofs hoch, wo die Postpferde und Postwagen zu den ordinären und Extraposten stehen. Dies Gebäude ward unter K. Friedrich I. auf Vorschlag des General-Erbpostmeisters, Grafen von Wartenberg, anfangs bloß zum Besten der Postillone, damit diese hier zusammen wohnen könnten, gebaut. Sämmtliche Postbediente trugen freiwillig dazu bei, welches von 1705 bis 1713 die Summe von 5662 Rthlr. brachte, und

der König gab 1709 als Geschenk 1500 Rthlr. und als Vorschufs 1000 Thaler dazu. Im Jahre 1713 ward das Wohnhaus für die Postillone fertig, und nun fing man an die Ställe zu bauen. Seit 1766 ist dies ehemalige Postillonhaus eine förmliche vom hiesigen Hofpostamt abhängende Posthalterei zum Behuf der königl. ordinären und Extraposten und die Wohnung des k. Posthalters (jetzt Hrn. von Unruh). —

In den vorstehenden Schilderungen der Residenzstadt Berlin vor hundert Jahren vermag man die heutige Reichshauptstadt kaum zu erkennen. Dennoch steht fest — und das wird auch von Nicolai und anderen Schriftstellern betont —, daß Berlin während der sechsundvierzigjährigen Regierung des großen Königs sehr bedeutende Fortschritte in seiner Entwicklung gemacht hatte. »Es war groß genug geworden, um auf den ganzen Umfang des preussischen Staates und auf alle Stände an-

ziehend zu wirken; es war klein genug geblieben, um persönliche Beziehungen zwischen Gleichgesinnten zu erleichtern und die Entstehung einer aus bürgerlichen und adeligen Elementen zusammengesetzten gebildeten Gesellschaft zu begünstigen.«

— Ueber die Posteinrichtungen in Potsdam enthält das Werk Nicolai's nur folgende Angaben:

»Das Postamt bestehet aus dem Postmeister, verschiedenen Postsecretären, dem Posthalter und verschiedenen Unterbedienten und hängt von dem Generalpostamt in Berlin ab.«

Das Postgebäude befand sich 1786 am Kanal, an der Ecke der Nauenschen Brücke, im Schlink'schen Hause; es heisst darüber: »In Potsdam ist kein öffentliches Gebäude zum Posthause bestimmt, sondern der jedesmalige Postmeister muß für eine gewisse Vergütung den nöthigen Gelafs zum Postamte besorgen.«

## 78. Die Entwicklung des Postwesens in Siam.

Wie bereits in dem Aufsätze »Das Königreich Siam« in No. 6 des Archivs vom laufenden Jahre hervorgehoben worden ist, fand der mit der Neuordnung des siamesischen Postwesens betraute deutsche Postbeamte bei seinem Eintreffen in Bangkok nur eine unvollkommen eingerichtete Stadtpost vor. Für die Beförderung von Briefen nach und aus dem Innern Siams waren keinerlei Staatseinrichtungen vorhanden. Verfügungen an die Gouverneure der Provinzen wurden durch besondere Boten, nach weit entlegenen Gegenden durch besondere Botentruppen übermittelt, welche oft erst nach 1 bis 2 Jahren nach Bangkok zurückkehrten. Auch ein regelmäßiger Privatbotendienst bestand nicht; man gab hin und wieder Briefe mit den Reisbooten aus dem Innern des Landes

nach Bangkok mit, doch war diese Art der Beförderung eine ebenso langsame als unsichere. Die Einrichtung eines regelmäßigen Dienstes für die Beförderung der Regierungs-Erlasse zwischen Bangkok und Chiengmai in dem Laos-Gebiete war zwar wiederholt versucht, wegen der großen Schwierigkeiten schließlicj jedoch aufgegeben worden.

Dem erwähnten deutschen Beamten ist es nach angestrenzter Thätigkeit gelungen, einen regelmäßigen Postdienst nach allen Hauptorten des Landes einzurichten und solche Anstalten zu treffen, daß trotz der vielen natürlichen Hindernisse, welche sich der Beförderung entgegenstellen, die Posten ziemlich pünktlich ihren Bestimmungsort erreichen. Die zur Erlernung des Postdienstes bestimmten jungen

Siamesen und Chinesen wurden zunächst zu der Einrichtung der ersten Postanstalten hinzugezogen, dann aber nach den Hauptplätzen des Landes entsendet, um dort selbstständig derartige Einrichtungen zu treffen und die mit der Verwaltung der neuen Anstalten betrauten Personen, die Gouverneure und die Gemeinde-Vorsteher, über ihre Postdienstpflichten zu unterrichten.

Die Gouverneure, größtentheils Prinzen, leiten, wie hier zu bemerken ist, die Verwaltung der Provinzen mit fünf ihnen zur Seite stehenden Beamten, welche die Geschäfte der fünf Verwaltungszweige, nämlich der persönlichen Angelegenheiten, der Finanzen, des Krieges, des Cultus und der öffentlichen Arbeiten — dem letzteren Zweige ist die Post zugetheilt worden — zu erledigen haben. Als Häupter der einzelnen Gemeinden sind den Gouverneuren die Gemeinde-Vorsteher unterstellt, welche je nach dem Umfange ihrer Bezirke einen oder zwei Gehülfen haben.

Die Postanstalten, deren Zahl sich jetzt auf 73, davon 4 mit Telegraphenstationen vereinigt, beläuft, sind an vielen Orten in höchst einfacher Weise untergebracht worden; eine kleine Bambushütte ist das Posthaus; ein verschließbarer Kasten, in welchem die Werthzeichen, das baare Geld und die Briefe, sowie die Formulare u. s. w. untergebracht werden, ist das einzige amtliche Stück Möbel. Außerlich sind die Postanstalten durch Holztafeln gekennzeichnet, welche, an hohen Bambuspfehlen befestigt, die siamesische Inschrift »Postamt« tragen.

Die Postanstalten sind zur Annahme von Briefen, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapieren, Waarenproben und gewöhnlichen Packeten ermächtigt worden; ferner ist die Einschreibung dieser Gegenstände und die Ertheilung eines Rückscheines, sowie im internationalen Verkehr — Siam ist bekanntlich am 1. Juli v. J. dem Weltpostvereine beigetreten — das Verlangen der Bestellung durch Eilboten,

sowie der Austausch von Postkarten mit Antwort genehmigt worden.

Der erste regelmässige Postkurs, welcher in Siam am 26. August 1885 eröffnet wurde, war die Linie Bangkok — Paklat — Paknam, den Menamfluß abwärts nach der Mündung, 26 engl. Meilen lang. Es folgten die Kurse Bangkok — Kanbouree, Bangkok — Ra-booree (Ratschaburi) — Petschabooree (Petschaburi) u. s. w.

Die Hauptpostlinie, d. h. diejenige, welche für Siam die größte Bedeutung hat, weil sie die reichsten Provinzen mit der Landeshauptstadt verbindet, führt den Menamfluß aufwärts über Raheng nach Chiengmai, der Hauptstadt eines der wichtigsten Laosstaaten. Diese Postlinie wurde im November v. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Entfernung zwischen Bangkok und Chiengmai beträgt etwa 420 engl. Meilen. Während Missionare und Teakholzhändler, welche in Chiengmai ansässig sind, in der Regel 6 bis 8 Monate auf eine Fahrt nach Bangkok oder zurück verwenden müssen, legt die Post dieselbe Strecke in 16 bis 17 Tagen zurück, eine Leistung, welche den Siamesen natürlich erstaunlich erscheint. Die Post wird von Bangkok den Fluß aufwärts so weit als möglich mittels Dampfboots befördert, was in der trockenen Jahreszeit nur bis etwa 140 engl. Meilen weit geschehen kann. Demnächst erfolgt die Weiterbeförderung etwa 80 Meilen weit mittels Ruderboots, dann etwa 150 Meilen über Land durch Boten und endlich die letzte Strecke im Gebirge theils mittels Ponies, theils mittels Elephanten.

Zwischen Bangkok und Chiengmai wird jetzt alle 14 Tage eine Post befördert. Da die Siamesen auf die schnelle und sichere Verbindung mit Chiengmai großen Werth legen, so ist die Beaufsichtigung dieser Linie einem zuverlässigen, landeskundigen Europäer übertragen worden.

Im Uebrigen ist je nach Bedürfniss und Möglichkeit für einige Orte eine



wöchentlich einmalige, für andere eine wöchentlich zwei- bz. dreimalige, für einzelne Orte sogar eine tägliche Postverbindung eingerichtet worden.

Auf mehreren Postkursen hat die Einrichtung sowohl für die Landbeförderung, als für die Beförderung auf dem Wasserwege getroffen werden müssen, da auf denselben nur in der trockenen Jahreszeit die Beförderung über Land stattfinden kann, während sie in der Regenzeit lediglich auf dem Wasserwege zurückzulegen sind. Die letztere Beförderung ist erheblich langsamer, weil die Flüsse in ihrem Laufe bedeutende Windungen und Krümmungen machen, welche auf dem Landwege abgeschnitten werden können. Die Beförderung über Land ist andererseits insofern eine schwierige, als geebnete Strafsen und Wege nur längs der Telegraphenlinien bestehen, im Uebrigen der Weg der Postboten auf kleinen Fußspfadern durch dichtes Gestrüpp, durch hohe Wälder und weite Sumpfflächen u. s. w. führt. Ueberdies ist der Postbote überall der Gefahr ausgesetzt, von Raubgesindel und wilden Thieren angefallen zu werden.

Der Postbote trägt entweder die für die Briefträger in Bangkok eingeführte Dienstkleidung oder ein gelbes Armband, wodurch er noch einigermaßen vor räuberischen Angriffen gesichert ist, da die Wegelagerer sich an Regierungsbedienstete seltener heranzuwagen. Bewaffnet ist der Bote mit einem langen Bambusstabe, an dessen einem Ende sich eine eiserne Spitze befindet. Der Bambusstab dient dem Boten gleichzeitig als Sprungstab, um das Uebersetzen über Gräben und Kanäle zu erleichtern. Auf einigen Kursen laufen zur Erhöhung der Sicherheit gleichzeitig zwei Boten. Auf denjenigen Kursen, wo eine besonders schnelle Beförderung geboten ist bz. wo Ponies zu erlangen sind, legen die Boten ihren Weg auf solchen Ponies zurück. Im Gebirge und durch Sümpfe dienen die Elephanten zur Beförderung.

Die Beförderung der Posten zu Wasser findet von Bangkok aus meistens mittels Dampfbootes statt. Der Postverwaltung stehen fünf Dampfboote in drei verschiedenen Größen, wovon die eine Sorte für kurze Küstenfahrten auf der See geeignet ist, zur Verfügung; dieselben werden von Ingenieuren und Heizern bedient, welche zum Postpersonal gehören. Jedes Dampfboot trägt, wie auch die Ruderboote, am Hintertheil die Postflagge, welche einen weißen Elephanten, mit Briefsack und Packeten auf dem Rücken, in rothem Felde zeigt und außerdem in siamesischer Sprache die Inschrift »Königlich Siamesische Post« führt. Die Dampfboote können in der Regenzeit bis 250 Meilen den Menam aufwärts fahren.

Die zur Postbeförderung benutzten Boote sind je nach der Beschaffenheit der Wasserwege in den einzelnen Provinzen verschieden. Während in Bangkok und Umgegend, sowie auf allen schmalen Kanälen kleine zweiruderige Boote, in welchen die Bootsleute sitzen und das Fahrzeug mit kurzen, schaufelförmigen Rudern fortbewegen, am meisten gebräuchlich sind, bedient man sich da, wo das Gefälle stark und der Fluß bz. Kanal breit ist, großer, etwa 16 Fuß langer Boote, in denen zwei Bootsleute stehend mit langen Rudern arbeiten.

Zur Postbeförderung auf der See sind auch leichte, auf tiefem Kiel gebaute Segelboote im Gebrauch.

Die Beförderung der auf Dienstreisen befindlichen Postbeamten findet in vierruderigen Booten statt. In der Mitte eines solchen Bootes ist ein Dach zum Schutze des Beamten gegen Sonne und Regen angebracht. Unterkommen während der Nacht oder zur Rast findet der Beamte in den an allen Ufern und Verkehrswegen durch ganz Siam vorhandenen Salas. Diese zu den Wats (Tempeln) gehörigen und von den Priestern unterhaltenen Salas sind überdachte, etwa 10 Fuß über dem Erdboden errichtete Häuschen mit breiten Schlafbänken im Innern.

Sie sind eigens für die reisende Bevölkerung zur unentgeltlichen Benutzung gebaut.

Nach einigen Orten des Golfs von Siam gehen regelmässig Regierungsdampfer. Durch dieselben wird vorläufig nur die Ostküste des Golfs befahren. Zur Benutzung für eine regelmässige Fahrt an der Westküste sind bis jetzt weder Regierungsdampfer, noch Privatdampfer vorhanden; denn der Nordost-Monsum, welcher sechs Monate während des Jahres weht, macht das Landen kleiner Dampfer fast unmöglich, weil Schutz gewährende Häfen nicht vorhanden sind, und in der Südwest-Monsumzeit ist die Annäherung an das Land wiederum mit Schwierigkeiten verknüpft, weil sich dann die Dünen meilenweit in's Meer erstrecken. Da der siamesischen Regierung sehr viel daran liegt, den Handel und den Verkehr mit der Westküste des Golfs und mit der reichen Malacca-Halbinsel zu beleben, so wird sie voraussichtlich mit der Erbauung besonderer, für die betreffenden Verhältnisse geeigneter Dampfer baldigst vorgehen. Der Plan für die Herstellung der Postverbindungen liegt dem Postminister bereits vor.

An der Ostküste des Golfs von Bengalen, der Westküste der Malacca-Halbinsel, sind vorzügliche Anlaufstellen und Häfen vorhanden. Sechs wichtige siamesische Handels- und Hafenorte an dieser Küste haben regelmässigen Postverkehr durch Privatdampfer von Penang aus während des ganzen Jahres.

Mit der 50 engl. Meilen von Bangkok stromaufwärts am Menam belegenen alten Hauptstadt Ajuthia ist ein regelmässiger Postverkehr durch eine wöchentlich dreimalige, von einer Gesellschaft siamesischer Edelleute und Chinesen unterhaltene, von der Regierung unterstützte Dampfschiffsverbindung Bangkok — Ajuthia hergestellt worden, welche sich, abgesehen von den guten Diensten für Postzwecke, als eine grosse Wohlthat für die

Handel und Schifffahrt treibende Bevölkerung erwiesen hat.

Nach dem Landsitze des Königs, Bangpain, etwa 40 engl. Meilen stromaufwärts gelegen, wird für die Zeit der Anwesenheit des Hofes ein besonderer Courierdienst mittels Dampfboots eingerichtet. Ausserdem wird ein besonderer Postdienst stets nach denjenigen Orten unterhalten, nach welchen der König Reisen unternimmt.

Die für die Errichtung von Bootstationen, Botenrelais und Elephantenhaltestellen getroffenen Anordnungen haben sich vollkommen bewährt. Der Beförderungsdienst wird durch besondere Aufseher überwacht, welche in gewissen Fristen die Postkurse zu bereisen und den Betrieb bei den Boten-, Boot-, Pony- und Elephantenstationen zu prüfen haben. Ueberdies wird die Fürsorge der Gouverneure für schnelle Beförderung der Post durch besondere, von Zeit zu Zeit ergehende Verfügungen stetig rege gehalten.

Jeder Post wird ein Zeitzettel mitgegeben, in welchem an den einzelnen Postorten und Stationen die Ankunft und der Abgang der Post zu verzeichnen ist. Diese Zeitzettel werden später nach Bangkok eingesandt und im General-Postoffice sorgfältig geprüft. Der Nachweis über die von den Postanstalten abgesandten, weitergegebenen und abgenommenen Briefbeutel, Briefbunde und gewöhnlichen Pakete wird durch Frachtzettel geführt.

Die Gesamtlänge der eingerichteten Inlandpostverbindungen beträgt 3719 engl. Meilen (147 233 sen), wovon 1010 Meilen auf Flüssen und Kanälen, 536 Meilen über Land, 194 Meilen über Land in der trockenen Jahreszeit und auf Flüssen oder Kanälen während der Regenzeit, 1935 Meilen über See, 20 Meilen über See und auf Flüssen, 24 Meilen über See und über Land zurückgelegt werden.

Die Länge der Postkurse, auf welchen die Postsachen täglich einmal befördert werden, ist 26 Meilen, die Länge derjenigen mit einer jeden

zweiten Tag stattfindenden Beförderung 413 Meilen, mit wöchentlich dreimaliger Beförderung 669 Meilen, mit wöchentlich zweimaliger 263, mit wöchentlich einmaliger 949, mit monatlich zweimaliger 1 216 und mit monatlich einmaliger Beförderung 183 Meilen.

Briefkasten sind im Lande an allen Postorten und vielfach auch an solchen Orten ohne Postanstalten, welche regelmäßig von Postboten belaufen werden, aufgestellt. Die Gesamtzahl der Briefkasten im Innern des Landes beträgt jetzt 76. Außerdem ist auf jedem Postboot ein Briefkasten vorhanden, welcher an den Haltestellen zum Aufliefern von Briefen benutzt wird, und in welchen der Postbote die ihm im Vorbeifahren von den Flußanwohnern übergebenen Briefe zu legen hat.

In der kurzen Zeit des Bestehens sind durch die Postanstalten im Innern des Landes — nach den bis Anfang April 1886 geführten Aufzeichnungen — bereits 6 069 Stück Briefpostsendungen, darunter etwa 1 000 Zeitungen, befördert worden. Der vierte Theil dieser Briefschaften war an die im Lande zerstreut lebenden Europäer und amerikanischen Missionare gerichtet bz. von denselben abgesandt.

Die Einnahmen aus dem Verkehr im Innern des Landes sind bis jetzt nicht nennenswerth; die Ausgaben für die neue Staatseinrichtung haben seither 7 926 Ticals 56 atts (1 Tical = 2,55 Mark) betragen.

Von besonderer Wichtigkeit war die Vervollkommnung des Dienstbetriebes in Bangkok und Umgebung. Dasselbst wurde namentlich für eine möglichst beschleunigte Ausgabe und Bestellung der Briefe nach Ankunft der europäischen Post Sorge getragen. Der Bestelldienst in Bangkok wird jetzt durch 44 Briefträger täglich dreimal ausgeführt; zur Verwendung gelangen dabei ferner 7 Ponies und 8 zweiruderige Boote. Die Zahl der Briefkasten in Bangkok beträgt 61. Die Besitzer der Häuser, an welchen

sich Briefkasten befinden, erhalten monatlich eine Vergütung von 4 Ticals; dafür sind sie verpflichtet, die Briefkasten, welche an den Bambushütten nicht gehörig befestigt, sondern nur lose angehängt oder aufgestellt werden können, zu beaufsichtigen und die Briefträger dahin zu überwachen, daß sie die Kasten zu den festgesetzten Zeiten dreimal täglich leeren.

Freimarken-Verkaufsstellen sind 52 eingerichtet worden; den Verkäufern wird eine Vergütung von 2 pCt. des Erlöses gewährt.

Die Zahl der in Bangkok durch die Post beförderten Orts-Briefschaften hat in der Zeit vom 1. April 1885 bis 4. April 1886 insgesamt 65 274 im Vergleich zu 56 723 im Vorjahr betragen; die tägliche Durchschnittszahl ist von 160 auf 170 gestiegen.

Jene Gesamtzahl setzte sich zusammen aus 50 588 Briefen, 3 140 Postkarten, 11 334 Drucksachen und 212 Waarenproben bz. Mustersendungen. Von den Briefen waren rund 1 000 unfrankirt und 4 110 ungenügend frankirt.

Unbestellbar blieben 2 532 Sendungen, und zwar 984 wegen ungenügender Aufschrift, 1 548 wegen Annahmeverweigerung. Durch das neu eingerichtete Verfahren der amtlichen Eröffnung der unbestellbaren Briefe wurde bei 632 Sendungen die Zustellung an die Absender ermöglicht.

Von der Einschreibung von Briefpostgegenständen ist nur in 14 Fällen, von der Benutzung der Post zur Uebermittlung von Packeten nur in 35 Fällen Gebrauch gemacht worden.

Die Einnahmen aus dem Ortsverkehr haben 2 446 Ticals 60 atts betragen, die Ausgaben 18 537 Ticals 18 atts; an Zuschuß sind demnach 16 090 Ticals 58 atts erforderlich gewesen.

Auf den internationalen Verkehr ist der Postdienst am 1. Juli 1885, dem Tage des Eintritts Siams in den Weltpostverein, ausgedehnt worden. Zur Wahrnehmung dieses

neuen Dienstzweiges wurde ein zweites Postamt im europäischen Stadtviertel eingerichtet. Die Zahl der in diesem Postamt bearbeiteten Briefpostsendungen während des neunmonatigen Zeitraumes bis Anfang April 1886 beläuft sich auf 75 435 Stück; davon sind angekommen 22 502 gewöhnliche Briefe, 509 Postkarten, 27 359 Drucksachen, Waarenproben, Geschäftspapiere und 1 328 Einschreibbriefe, abgesandt 17 845 gewöhnliche Briefe, 1 047 Postkarten, 3 873 Drucksachen, Waarenproben, Geschäftspapiere und 972 Einschreibbriefe.

Die meisten Briefschaften rührten aus England her bz. wurden dahin abgesandt, dann folgten Deutschland, Frankreich, Nord-Amerika, Italien, Dänemark u. s. w. Nicht eingerechnet in die vorgenannten Ziffern ist der Verkehr mit China, welcher etwa den vierten Theil des gesammten Verkehrs mit Europa erreicht.

Die Zahl der ihre Postsachen regelmäßig abholenden Personen in Bangkok beträgt 36. Von den angekommenen Sendungen wurden 27 388 Stück abgeholt und 24 310 durch Briefträger bestellt bz. ins Innere des Landes weitergesandt.

Die Einrichtung, dafs Briefe bis kurz vor Abgang jedes Postdampfers in die an den Landungsplätzen aufgestellten Briefkasten gelegt werden können, ist viel benutzt worden; von den 22 765 abgesandten gewöhnlichen Briefpostsendungen wurden etwa 2 200 Stück in die betreffenden Nachtragskartenschlüsse aufgenommen.

Der Postverkehr Siams mit Europa wurde von Singapore aus durch die Dampfer der *Messageries maritimes* und der *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* vermittelt; zwischen Bangkok und Singapore wurden zur Postbeförderung die zwischen diesen Orten regelmäßig verkehrenden Privatdampfer benutzt. In der Zeit vom 1. Juli 1885 bis 4. April 1886 sind Posten für 39 nach Europa bestimmte Dampfer der vorgenannten Gesellschaften von Bangkok abgesandt wor-

den und 38 europäische Posten daselbst eingegangen. Von Singapore gingen außerdem Posten mit 60 Dampfern ein, 58 wurden nach dahin abgesandt. Die Briefschaften im Verkehr mit Amerika gelangten bis zum 1. Januar 1886 auf dem Wege über Hongkong zur Beförderung, demnächst, in Folge der Einstellung des Postdienstes auf den Atlantic-Dampfern, auf dem Wege über Europa. 75 Dampfer von Hongkong überbrachten Posten für Bangkok, und 70 gingen von Bangkok mit Posten für China, Japan bz. Amerika ab. 3 Posten wurden mit Dampfschiffen nach den Philippinen und Saigun abgesandt. Im Ganzen liefen in den neun Monaten 174 Postdampfer in Bangkok ein und gingen 172 Postdampfer von Bangkok ab.

Die Ankunft einer Post wird dem Postamte telegraphisch vom Leuchthurm an der Menameinfahrt angekündigt. Der Abgang wird dem Publikum durch postamtliche Nachrichten bekannt gemacht, welche gegen Entrichtung einer Gebühr von 4 Ticals jährlich den Einzelnen ins Haus geschickt werden. Hiervon haben 42 Personen Gebrauch gemacht.

Die Gesamt-Einnahme aus dem internationalen Verkehr hat in den neun Monaten 7 595 Ticals 17 atts betragen, die Ausgabe 6 342 Ticals 47 atts. Etwa 800 Ticals sind den Schiffscapitainen als Vergütung für die Ueberbringung von Posten gezahlt worden. Etwa 1 500 Ticals sind noch an Transitgebühren zu entrichten. Im Großen und Ganzen decken also die Einnahmen aus dem internationalen Verkehr die Ausgaben.

An der Spitze der Post- und Telegraphenverwaltung von Siam steht der Minister Prinz Sombdetch Chow Fa Bhanurangsi Swangwongse Krom Phra Bhanuphandhuwongse Woratej. Die Centralverwaltung zerfällt in zwei Abtheilungen, eine für Postangelegenheiten, die andere für Telegraphenangelegenheiten. Das Personal der ersteren besteht aus einem Secretair

(Siamesen), 5 Hülfarbeitern, 2 Unterbeamten. Das General-Postoffice wird von einem Europäer geleitet. Die Zahl der Postämter beträgt, wie schon erwähnt, 73, davon 12 erster Klasse, 61 zweiter Klasse. Die Zahl der Beamten beläuft sich auf 88, die Zahl der Briefträger, Bootsleute, Ingenieure, Heizer und sonstigen Unterbeamten auf 99, die Zahl der von den Gouverneuren für die Beförderung der Posten hergegebenen Hülfskräfte auf 98 Mann.

Sehr bemerkenswerth ist die verständnißvolle Auffassung, welche die siamesische Regierung hinsichtlich ihrer Aufgaben zur Förderung des Verkehrs bethätigt. In der letzten Thronrede des Königs findet sich ein auf die Posteinrichtungen bezüglicher Satz, welcher in deutscher Uebersetzung folgendermaßen lautet:

»Wir werden nach besten Kräften bemüht sein, Verkehr zu Wasser und zu Lande zu fördern, den Handel

und Wandel zu erleichtern, und wo die Verkehrsstrafen zu lang sind oder ihre Benutzung mit gewöhnlichen Beförderungsmitteln auf zu große Schwierigkeiten stößt, da beabsichtigen Wir die Dampfkraft, diese großartige Erfindung der Neuzeit für das Heil und Wohl der Menschheit, zu Hülf zu nehmen und Postverbindungen herzustellen und zu vervollkommen mit den verschiedenen großen Plätzen unseres Königreiches, wozu Wir uns verpflichtet halten als Mitglied des Allgemeinen Weltpostvereins.«

Dieser Satz ist in volksthümlicher Weise erläutert worden, indem auf den Zweck und die Vortheile des Briefschreibens hingewiesen und dem Volke an's Herz gelegt wurde, die geschaffene Einrichtung recht fleißig zu benutzen.

Die betreffende Königliche Botschaft ist in Tausenden von Exemplaren an die Gouverneure der Provinzen zur Verbreitung gesandt worden.

## 79. Der Sixpenny-Telegrammtarif in England.

Die Telegramm-Gebührenfrage hat von dem Zeitpunkte ab, seit welchem der elektrische Telegraph dem Publikum allgemein zugänglich gemacht wurde, den verschiedensten Wandlungen unterlegen, ehe sie eine sowohl den berechtigten Forderungen der Telegraphenverwaltungen als auch den Wünschen des Publikums thunlichst entsprechende Gestalt angenommen hat. Erst in den letzten 10 Jahren, nachdem, wie bekannt, die deutsche Reichs-Telegraphenverwaltung mit der Einführung des Worttarifs im inneren Verkehr und im Wechselverkehr mit Bayern und Württemberg vorgegangen war, hat sich dieses der Eigenthümlichkeit des Telegraphenbetriebes am meisten Rechnung tragende Taxirungsverfahren auch in der Mehrzahl der übrigen europäischen Staaten Eingang zu verschaffen gewußt.

Ein besonderes Interesse bieten die Umstände, unter welchen der Worttarif in Großbritannien zur Annahme gelangt ist, wo man mit größter Hartnäckigkeit bis in die jüngste Zeit hinein an einem äußerst unvortheilhaften und veralteten Tarif festhielt. Hier galt nämlich bis zum 1. October 1885 ein durch Gesetz vom Jahre 1868 eingeführtes Taxirungsverfahren, nach welchem die Mindestgebühr für ein Telegramm bis zu 20 Worten 1 shilling (= 1 Mark) und die Gebühr für je 5 Worte oder einen Bruchtheil derselben mehr 3 pence (= 25 Pfennig) betrug; bei der Wortzählung blieben Aufschrift und Unterschrift außer Betracht und wurden ohne Rücksicht auf die Zahl der zu ihrer Bildung verwendeten Worte frei befördert. Obwohl die Unzweckmäßigkeit dieses Tarifs gegenüber den Vor-

zügen des Worttarifs längst feststand, wurde doch noch im Jahre 1883 ein von Dr. Cameron, dem Abgeordneten für Glasgow, im Unterhause eingebrachter Antrag auf Einführung eines anderweiten Telegrammtarifs unter Zugrundelegung des Wortsystems abgelehnt. Auch der um das britische Telegraphenwesen hochverdiente, inzwischen verstorbene General-Postmeister Fawcett hatte schon die Einführung des Worttarifs, und zwar nach dem Satze von  $\frac{1}{2}$  penny für das Wort, in Aussicht genommen. Leider fand sein Vorschlag im Hinblick auf den für den Anfang damit verknüpften Gebührenaussfall seiner Zeit nicht die Zustimmung des Schatzsecretairs und blieb deshalb unberücksichtigt. Fawcett hatte zur Ermittlung des muthmaßlichen finanziellen Ergebnisses sowohl des von ihm vorgeschlagenen Tarifsystems als auch zweier von anderer Seite gleichzeitig gemachten Vorschläge sehr umfassende Erhebungen und Berechnungen anstellen lassen. Danach würde das  $\frac{1}{2}$  penny-Verfahren für die ersten 12 Monate eine Mindereinnahme von 160 000 bis 170 000 Pfd. Sterl. zur Folge gehabt haben, während die beiden anderweiten Vorschläge mit noch weit höheren Gebühren-Ausfällen verknüpft gewesen wären. Diese letzteren beiden Vorschläge hatten übereinstimmend die Beibehaltung der freien Aufschrift und Unterschrift zur Grundlage und bezweckten im Uebrigen — einerseits unter Aufrechterhaltung auch aller sonstigen Bestimmungen des bisherigen Tarifs, andererseits unter Herabminderung der Wortzahl des eigentlichen Telegramms — lediglich eine Ermäßigung der Mindestgebühr auf 6 pence (= 50 Pfennig).

Den Nachfolgern Fawcett's, den General-Postmeistern Shaw-Lefevre und Lord Manners war es vorbehalten, die Schwierigkeiten zur Einführung eines neuen Tarifs zu beseitigen. Unter Zugrundelegung des zwei Jahre früher von Dr. Cameron vorgeschlagenen Tarifs stellte Mr. Shaw-Lefevre im Frühjahr 1885 den An-

trag, die Mindestgebühr für ein Telegramm bis zu 12 Worten auf 6 pence (= 50 Pfennig) festzusetzen und für je 2 Worte mehr 1 penny zu berechnen; später wurde dieser Vorschlag dahin abgeändert, daß für jedes Wort mehr  $\frac{1}{2}$  penny zu berechnen sei. Da dieser Tarif die freie Aufschrift und Unterschrift ausschloß, so fand er naturgemäß von vornherein äußerst zahlreiche und einflußreiche Gegner, namentlich aus den Kreisen der Geschäftswelt. Die Tageszeitungen benutzten den Gegenstand alsbald und während einer längeren Zeit hindurch als Lieblingsthema, auch entwickelte sich schließlich bei Berathung des Gesetzentwurfs im Unterhause eine lebhafte Erörterung, die recht lehrreiche Streiflichter auf die bisher stattgehabte Ausnutzung des alten Tarifs warf. Das englische Publikum war durch die jahrelang ausgeübte — außerhalb Großbritanniens übrigens nirgends mehr zugestandene — Berechtigung, die Telegrammaufschriften und Unterschriften mit jeder beliebigen Umständlichkeit abzufassen, dermaßen verwöhnt, daß von gegnerischer Seite kühn die Behauptung aufgestellt werden konnte, 6 d.-Telegramme seien überhaupt unmöglich, da die hierfür zulässigen 12 Worte nach den bisherigen Erfahrungen gerade für die Aufschrift und Unterschrift hinreichten.

Von Seiten des General-Postmeisters wurde der Gesetzentwurf im Unterhause im Wesentlichen wie folgt begründet.

Bei Aufstellung des neuen Tarifs ist von der Voraussetzung ausgegangen, daß 5 Worte zur Bezeichnung des Empfängers und des Aufgebers im Durchschnitt ausreichen, und zwar 4 Worte für die Aufschrift und 1 Wort für die Unterschrift. Durch die bisherigen Erfahrungen mit den Telegrammen aus Deutschland und Frankreich, wo bei Berechnung der Gebühren die Worte der Aufschrift und der Unterschrift gleichfalls mitgezählt werden, wird die obige Voraussetzung voll bestätigt. Erachtet in einzelnen Fällen der Absender ausführlichere

Angaben für nöthig, so gehören dieselben in den Text des Telegramms und müssen bezahlt werden.

Alles, was bisher gegen den Vorschlag geltend gemacht worden ist, läßt sich im Wesentlichen dahin zusammenfassen:

1. daß die Taxirung der Aufschriften zu Unsicherheiten und zu aufsergewöhnlichen Arbeiten bei der Bestellung der Telegramme führen würde, und
2. daß derselbe eine gewisse Härte dem minder begüterten Theile der Bevölkerung gegenüber enthalte.

Was den ersten Punkt betrifft, so haben die Beamten bei Ausfertigung der Telegramme aus Deutschland und Frankreich, welche, wie bereits erwähnt, selten mehr als 4 Worte für die Aufschriften enthalten, bisher noch keine Klagen in der angedeuteten Richtung geführt. Der zweite Punkt ist aber gerade einer von denjenigen, welche mit dazu beigetragen haben, die Verwaltung zu einer Tarifänderung zu veranlassen. Indem sich die Mindestgebühr von 1 sh. auf 6 d. ermäßigt, wird es den weniger bemittelten Leuten doch in hohem Mafse erleichtert, in wirklich dringenden Fällen auch ihrerseits von der wohlthätigen Einrichtung des Telegraphen Gebrauch zu machen. Es sind auch in dieser Beziehung sehr eingehende Erhebungen angestellt worden, deren Ergebnis war, daß von 24 000 bei den Telegraphenanstalten der minder begüterten Stadtviertel Londons aufgelieferten Telegrammen nur 167 Stück auf Personen der arbeitenden Klasse entfielen. 156 dieser Telegramme hatten dem Mindestpreise von 1 sh. unterlegen, von diesen aber hätten 71, oder nahezu die Hälfte, ohne besondere Mühewaltung mit Einschluß der Aufschrift in 12 Worte zusammengefaßt werden können, so daß sie bei Anwendung des neuen Systems in die Klasse der 6 d.-Telegramme gefallen wären. Diese Telegramme haben ja thatsächlich fast immer den denkbar einfachsten Cha-

rakter; sie beziehen sich auf den Tod oder die Krankheit eines Familiengliedes, auf eine Wohnungsveränderung u. s. w. des Absenders und erfordern zur Mittheilung der Thatsache immer nur wenige Worte. Es erscheint deshalb kaum zweifelhaft, daß der neue Tarif gerade für die ärmeren Bevölkerungsklassen als eine Wohlthat betrachtet werden kann.

Bei Anwendung des neuen Tarifs wird sich die Zahl der Telegramme voraussichtlich um 30 pCt. erhöhen, während die Einnahmen der Telegraphenverwaltung eine muthmaßliche Einbuße von 180 000 Pfd. Sterl. für die ersten 12 Monate erleiden werden. Die Ermäßigung des Tarifs von 1 sh. auf 6 d. schließt hiernach ein ganz erhebliches Opfer der Telegraphenverwaltung in sich, während die Vortheile für das telegraphirende Publikum weit erheblicher sind, als es auf den ersten Blick scheint, wie sich dies im Einzelnen noch aus folgenden Betrachtungen ergibt. Mit der Behandlung der Telegramme sind immer gewisse Ausgaben verbunden, welche unabhängig von der Länge der Telegramme, sich stets gleich bleiben; es sind dies die Kosten für Annahme der Telegramme und Behandlung derselben im inneren Dienste. Man kann diese Kosten im Durchschnitt auf  $2\frac{1}{2}$  d. für jedes Telegramm berechnen. Zieht man diesen Betrag von der bisherigen und ebenso von der künftigen Mindestgebühr ab, so verbleiben  $9\frac{1}{2}$  bz.  $3\frac{1}{2}$  d. Danach würde also die eigentliche Beförderungsgebühr der Telegramme künftig nur  $\frac{1}{3}$  des früheren Satzes betragen. Jedes Telegramm erfordert im Weiteren eine gewisse Zahl von zusätzlichen Worten für die dienstlichen Vermerke, und zwar im Durchschnitt 8 Worte. Für die Bezeichnung des Empfängers und des Absenders wurden bisher durchschnittlich 11 Worte verwendet, so daß sich unter dem alten Tarif die wirkliche Länge eines Einheitstelegramms auf 39 Worte stellte: nämlich Text 20 Worte, Bezeichnung des Empfängers und des Absenders 11 Worte

und dienstliche Vermerke 8 Worte. Bei Anwendung des neuen Tarifs würde diese Mindestwortzahl sich auf 20 ermäßigen, nämlich 12 Worte für das eigentliche Telegramm und 8 Worte für die Dienstvermerke. Während also die Beförderungsgebühr auf etwa  $\frac{1}{3}$  des früheren Preises herabgesetzt wird, ermäßigt sich die eigentliche Telegraphenarbeit noch nicht um die Hälfte. Es ist bekannt, daß bei dem bisherigen Tarif außerordentlich viel unnöthige Worte mit zur Beförderung gelangten, woraus der Telegraphenverwaltung naturgemäß viel überflüssige Arbeit erwachsen mußte. Die stattgehabte Prüfung einer großen Zahl von Telegrammen hat nach dieser Richtung hin ergeben, daß etwa 25 bis 30 pCt. der verwendeten Worte, und davon der größte Theil in der Aufschrift hätten gespart werden können, ohne daß die Verständlichkeit der Telegramme darunter irgendwie gelitten hätte. Wie bereits oben erwähnt, werden für die Aufschrift durchschnittlich 11 Worte gebraucht, während thatsächlich 5 Worte dafür vollkommen ausreichen. Diese zur Ungebühr verwendeten 6 Worte in jedem Telegramm kommen aber bei dem bisherigen Verkehrsumfange einem jährlichen Einnahmeausfall von 200 000 Pfd. Sterl. gleich.

Die von anderer Seite zu dem Vorschlage der Regierung bisher beantragten Aenderungen laufen darauf hinaus, die Mindestgebühr unter Beibehaltung der freien Aufschriften (Bezeichnung des Empfängers und des Absenders) herabzusetzen. Die Annahme einer derartigen Maßregel ist für die Regierung unmöglich, weil einerseits der Einnahmeausfall hierbei noch ein erheblich höherer sein würde, während andererseits die Vortheile des Tarifs wieder lediglich, und zwar in noch weit höherem Maße als bisher einer ganz bestimmten Klasse des Publikums unter Benachtheiligung der übrigen Bevölkerung zu Gute kommen würden.

Diesen Ausführungen gegenüber

konnte sich die großbritannische Volksvertretung den großen Vortheilen des vorgeschlagenen Tarifs nicht länger mehr verschließen, und so gelangte derselbe denn auch in der Unterhaus-sitzung am 31. Juli 1885 in dritter Lesung mit großer Stimmenmehrheit zur Annahme.

Zufolge des Gesetzes vom 14. August 1885 trat der neue Tarif am 1. October 1885 in Kraft. Die wichtigsten Punkte des Gesetzes haben, in deutscher Uebersetzung, den folgenden Wortlaut:

1. Die Gebühr eines jeden innerhalb Großbritanniens und Irlands, der Insel Man und den Kanal-Inseln zur Auswechselung kommenden Telegramms von 12 oder weniger Worten, einschließlich der Aufschrift und der Unterschrift, beträgt ohne Unterschied der Entfernung 6 pence und die Gebühr eines jeden weiteren Wortes einen halben penny.
2. Obige Gebühr schließt gleichzeitig die Zustellungsgebühr in sich, wenn der Empfänger innerhalb einer (englischen) Meile von der Bestimmungs-Telegraphenanstalt oder innerhalb des Bestellbezirks des Postamts an demselben Orte ansäßig ist.
3. Wohnt der Empfänger nicht in den vorstehend angegebenen Grenzen und wünscht der Absender die Abtragung seines Telegramms durch einen besonderen Boten, so wird die Bestellgebühr von ihm eingezogen; dieselbe darf 6 pence für jede Doppelmeile oder einen Theil derselben über die obigen Grenzen hinaus nicht überschreiten.
4. Wohnt der Empfänger nicht in den vorstehend angegebenen Grenzen und hat auch der Absender die Bestellung durch besonderen Boten nicht gewünscht, so erfolgt die Zustellung des Telegramms kostenfrei durch die nächste Postverbindung.

Was die Ergebnisse des neuen Tarifs betrifft, so haben dieselben sich bedeutend günstiger gestaltet, als von



der großbritannischen Telegraphenverwaltung angenommen worden war. Schon in den ersten Wochen stieg der Telegrammverkehr um 33 bis 40 pCt., während die Zunahme in den 5 Monaten vom 1. October 1885 bis Ende Februar 1886 im Durchschnitt fast 50 pCt. erreichte. Dabei hatte sich der Durchschnittspreis für ein Telegramm von 13 d. auf 8 d. ermäßigt.

Es wurden in der Zeit vom 1. October 1885 bis Ende Februar 1886 befördert 13 843 000 Telegramme und an Gebühren dafür vereinnahmt 465 600 Pfd. Sterl.; in der Zeit vom 1. October 1884 bis Ende Februar 1885 dagegen 9 323 000 Telegramme und 499 600 Pfd. Sterl. Die Anwendung des Sixpennytarifs hat mithin eine Verkehrssteigerung um 4 520 000 Telegramme und einen Einnahmefall von 34 000 Pfd. Sterl. zur Folge gehabt. Der Ortstelegrammverkehr in London hat in demselben Zeitabschnitt sogar 1 287 000

Stück gegen 730 603 im Vorjahre be-  
tragen und zeigt somit eine Zunahme  
von etwa 75 pCt.

Der vorberechnete Gebührenaufschlag von 34 000 Pfd. Sterl. für 5 Monate ist also weit hinter dem Betrage zurückgeblieben, welchen die großbritannische Telegraphen-Verwaltung ihrerseits für die erste Zeit als Ausfall veranschlagt hatte. Nach einer Notiz im »*Telegraphic Journal*« vom 15. October haben die Einnahmen der genannten Telegraphenverwaltung inzwischen die frühere Höhe nicht nur bereits wieder erreicht, sondern sogar schon erheblich überstiegen. Nach jener Mittheilung hat nämlich die Einnahme aus dem Telegraphenverkehr in der Zeit vom 1. April bis zum 9. October 1886 zusammen 940 000 Pfd. Sterl. betragen, während die Einnahmen aus der gleichen Zeit des Vorjahres nur die Gesamthöhe von 935 000 Pfd. Sterl. erreicht haben.

## 80. Die Erwerbung deutscher Colonien in Afrika.

(Nebst einer Skizze.)

Der Wunsch, ihrer gewerblichen Thätigkeit neue aufnahmefähige Absatzgebiete zu schaffen und ihre Handelsinteressen zu erweitern, hat während der letztverflossenen Jahre die bedeutenderen Culturvölker Europas zu einem lebhaften Wettbewerb bei der Theilung der noch mehr oder weniger herrenlosen oder zu geordneten Staatswesen noch nicht geeinten Gebiete unseres Planeten geführt.

Abgesehen von Neu-Guinea und verschiedenen Inselgruppen des Stillen Weltmeers bot bis vor wenigen Jahren Afrika, der noch am wenigsten erforschte Erdtheil, mit seinen damals zum großen Theil noch unabhängigen Küstenstrecken und seinen Tausenden von kleinen, auf einander eifersüchtigen Gemeinwesen den bezüglichlichen Bestrebungen das günstigste Feld. Beim Beginn des laufenden Jahrzehnts waren

im großen Ganzen folgende Küstenstrecken Afrikas von civilisirten Völkern noch nicht in Besitz genommen:

1. die Westküste von der marokkanischen Grenze bis zur Mündung des Senegal;
2. zwei kleinere Küstenstriche nördlich und südlich der englischen Besitzung am Ausfluß des Gambia;
3. die von zahlreichen Flußmündungen, Bächen und Meereinschnitten durchbrochene Küste südlich von Carabane bis zu der englischen Besitzung Sierra Leone, mit Ausnahme einzelner portugiesischer und französischer Niederlassungen;
4. die zwischen der Negerrepublik Liberia und der englischen Goldküste belegene Elfenbeinküste;
5. das dem Togoland und dem Königreich Dahome vorliegende Gestade

zwischen der Goldküste und der englischen Besetzung Lagos;

6. die südöstlich von Lagos sich anschließende Küstenlinie der Nigermündungen und der Biafrabai bis zur nördlichen Grenze der spanischen Besitzungen an der Coriscobai;
7. das südlich von der französischen Colonie Gabun sich ausdehnende Küstengebiet bis Ambriz in der portugiesischen Colonie Angola;
8. die Küste des Damara- und Namaqualandes vom Cap Frio bis zum Orangefluß mit Ausschluß der Walfischbai und einiger vorliegenden kleinen Inseln;
9. in Ostafrika die Küsten von der Südgrenze Egyptens bis zum Cap Gardafui mit Ausschluß von Assab (italienisch) und Obok (französisch), sowie vom Cap Gardafui südlich bis zum Gebiete des Sultans von Zanzibar. Zu letzterem Gebiete rechnet der Handatlas von Stieler (1881) die Hafenerorte Makdischu (Mogduschu), Marka und Barawa, sowie die ganze Küste von der Jubamündung bis zum Cap Delgado nebst den meisten vorliegenden Inseln. Dagegen wird die Küstenstrecke von Makdischu bis Tangata (etwa 5' 2" südlicher Breite) von dem Sultan Achmed von Witu als zum Witugebiete gehörig in Anspruch genommen.

Ueber dem weitaus größten Theil dieser ausgedehnten Küstenstrecken wehen heute die Flaggen der Engländer, Franzosen, Portugiesen, Spanier und Italiener, sowie des neu geschaffenen Congostaates, und auch die deutsche Nation, welche bei der Vertheilung der Erde vom Ausgang des 15. Jahrhunderts bis auf unsere Tage leer ausgegangen war, hat sich noch in letzter Stunde werthvollen Länderbesitz zu sichern gewußt.

Die einzelnen Staaten haben in Besitz genommen bz. unter ihre Schutzherrschaft gestellt, und zwar:

a) England:

- zu 6. die Nigermündungen von der Colonie Lagos bis zum Rio del Rey,

zu 9. die am Golf von Aden belegenen Hafenerorte Berbera, Bulhar und Zeila, sowie die der Tadschurrabai vorliegenden Inseln Muschach und Arbat;

b) Frankreich:

- zu 1. die Küstenstrecke vom Cap Blanco bis zum Senegal,
- zu 2. und 3. die noch unbesetzten Küstenstriche und Inseln vom Senegal bis zur englischen Colonie Goldküste, mit Ausnahme des von Portugal erworbenen Bissagos-Archipels,
- zu 4. den größten Theil der Elfenbeinküste mit den Hafenerstädten Klein-Lahu, Grofs-Bassam und Assini,
- zu 5. Porto-Novo, von der Denhamlagune bis zur Grenze der englischen Besetzung Lagos,
- zu 6. das Gebiet vom Campofluß bis zur Grenze der spanischen Besitzungen an der Coriscobai (Cap S. Juan),
- zu 7. die Küste von der südlichen Grenze der Colonie Gabun bis zum Hafenerorte Chinchoxo mit weitem Hinterland und
- zu 9. die an das Gebiet von Obok angrenzende Tadschurrabai;

c) das Deutsche Reich:

- zu 5. das Togoland mit den Häfen Lome (Bey Beach), Bagida, Porto-Seguro und Klein-Popo,
- zu 6. Kamerun mit Batanga vom Rio del Rey bis zum Campofluß,
- zu 8. das Damara- und Namaqualand vom Cap Frio bis zum Orangefluß mit Ausschluß der Walfischbai,
- zu 9. die von der deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft erworbenen, westlich von Zanzibar belegenen Länder Ukami, Useguha, Nguru und Usagara, sowie das Gebiet des Sultans Achmed von Witu.

(Zu erwähnen sind hier außerdem die noch nicht unter den Schutz des Deutschen Reiches gestellten umfangreichen Erwerbungen der vorgenannten Gesellschaft an der

Somaliküste, östlich von Berbera am Golf von Aden, um das Cap Gardafui herum bis zum Witu-gebiet, sowie im Kilima-Ndscharo-gebiet und in den zwischen Usagara-Ukami und dem Rovuma sich ausbreitenden Hinterländern von Zanzibar);

d) Portugal:

zu 3. die Bissagos-Inseln mit Ausschluss der französischen Insel Bissis,

zu 5. das vor anderweiten Unterjochungsbestrebungen unter portugiesischen Schutz gestellte Königreich Dahome mit dem Hafenorte Widah und

zu 7. die Küstenstrecke von Chinchoxo bis zum Hafenorte Ambriz, mit Ausschluss der dem Congo-staate zugetheilten Congomündung mit der Hafenstadt Banana;

e) Spanien:

zu 1. die Küste vom Cap Bojador bis zum Cap Blanco;

f) Italien:

zu 9. die Küste des Rothen Meeres von Massaua bis Assab, und

g) der Congostaat:

die Congomündung mit dem schon erwähnten Hafenorte Banana.

Wie die dem Reichstage des Deutschen Reiches im Dezember 1885 zugegangene »Denkschrift über die deutschen Schutzgebiete« in den einleitenden Worten hervorhebt, geht die deutsche Colonialpolitik von dem Grundgedanken aus, dass der Schutz und die Aufsicht des Reiches den deutschen Handelsunternehmungen in überseeischen Ländern zu folgen und so weit einzutreten habe, als sich für dieselben ein Bedürfnis geltend macht. Dieser Grundsatz ist überall, wo entweder die deutsche Flagge durch Beauftragte der Reichsregierung gehisst oder Privaten Schutzbriefe des Reiches für das von ihnen erworbene Gebiet ertheilt worden sind, zur Geltung gelangt.

Im Einzelnen hat sich die Erwerbung der oben aufgezählten deutschen

Colonien bz. Schutzgebiete nach den regierungsseitig veröffentlichten Aktenstücken, sowie nach den Veröffentlichungen der Tagespresse in folgender Weise vollzogen.

1. Damara- und Grofs-Namaqualand (Angra Pequena, Lüderitzland).

Im Jahre 1882 hatte der Bremer Kaufmann F. A. E. Lüderitz den Entschluss gefasst, im Gebiet der Rheinischen Missions-Gesellschaft eine Factorie zu begründen und Landeserwerbungen zu machen, für welche er am 16. November desselben Jahres den Schutz des Deutschen Reiches beantragte. Auf eine Anfrage der deutschen Regierung an die englische, ob diese das Lüderitz'sche Unternehmen schützen könne, erklärte Lord Granville dies im Februar 1883 für unmöglich. Als er aber darauf gefragt wurde, ob England Ansprüche auf Angra Pequena (deutsch: Kleine Bucht) habe, erwiderte Lord Granville unter dem 21. November, »dass, obwohl die Oberhoheit Ihrer Majestät nicht längs der ganzen Küste, sondern nur an bestimmten Punkten, wie Walfischbai und auf den Inseln vor Angra Pequena verkündet worden sei, die Königl. grofsbritannische Regierung doch die Ansicht vertrete, dass irgend welche Ansprüche einer fremden Macht auf das Gebiet zwischen der südlichen Grenze der portugiesischen Oberhoheit am 18. Breitengrad und der Grenze der Capcolonien in ihre rechtmäßigen Rechte eingreifen würden«.

Inzwischen hatte Lüderitz durch Kaufverträge vom 1. Mai und 25. August 1883 die Küste vom Orangefluß nordwärts bis zum 26. Grad südlicher Breite in einer Ausdehnung von 20 geographischen Meilen landeinwärts von dem Capitain Joseph Fredericks, dem unabhängigen Beherrscher von Bethanien in Grofs-Namaqualand, erworben und das ausschließliche Recht eingeräumt erhalten, in dessen übrigen Lande Bergwerke anzulegen, Wege, Eisenbahnen zu bauen und zu ver-

walten, überhaupt alle öffentlichen Arbeiten auszuführen.

Da englischerseits die größten Anstrengungen gemacht wurden, die Capcolonie zur Besitzergreifung der gesammten Südwestküste vom Orange-fluß bis zu den portugiesischen Besitzungen zu bewegen, eine endliche Regelung der Angelegenheit somit nicht weiter hinausgeschoben werden konnte, so wurde der deutsche Consul in Capstadt seitens des Reichskanzlers unterm 24. April 1884 telegraphisch angewiesen, den Colonialbehörden in Capstadt amtlich zu erklären, daß Lüderitz und seine Niederlassungen unter dem Schutze des Deutschen Reiches ständen. In Folge dessen erkannte das englische Cabinet nach längeren Weiterungen am 21. Juni 1884 die deutsche Schutzherrschaft über Angra Pequena an.

Um den fortgesetzten, auf die Unterwerfung der Gebiete nördlich und südlich von Angra Pequena gerichteten Bestrebungen der Capcolonie die Spitze abzubrechen, liefs der Reichskanzler nunmehr durch deutsche Schiffe die Schutzherrschaft des Deutschen Reiches an der ganzen Küste vom Orange-fluß bis zum Cap Frio mit Ausschlufs der Walfischbai verkünden. Dieses thatkräftige Vorgehen hatte insofern den erwünschtesten Erfolg, als England am 22. September 1884 die deutschen Erwerbungen bedingungslos anerkannte und Deutschland als Nachbarn an den noch nicht im britischen Besitz befindlichen Theilen der Küste begrüßte.

Nachdem in dieser Weise die politischen Verhältnisse ihre Regelung gefunden hatten, schlofs der Generalconsul Nachtigal, welcher nach der Erwerbung des Togoland und der Colonie Kamerun im Auftrage der Reichsregierung nach Angra Pequena gegangen war, mit dem schon genannten Joseph Fredericks am 28. October 1884 ein Namen des Deutschen Reiches einen Schutz- und Freundschaftsvertrag, nach welchem Seine

Majestät der Kaiser die Schutzherrlichkeit über das Gebiet dieses Capitains übernahm.

Im Weiteren stellte Dr. Nachtigal auch das Land des Häuptlings Piet Haibib in Scheppmannsdorf, welcher die Hoheitsrechte über sein Gebiet vom 26.<sup>o</sup> bis 22.<sup>o</sup> südlicher Breite, mit Ausschlufs des englischen Gebiets der Walfischbai, an Lüderitz verkauft hatte, unter den Schutz des Deutschen Reiches. Ebenso wurde den Gesuchen der Häuptlinge des Rothen Volkes und der Bastards, sowie mehrerer kleinerer Stämme um Aufnahme in den deutschen Schutzverband stattgegeben.

Durch Vertrag vom 3. April 1885 kaufte eine Anzahl deutscher Reichsangehöriger die von Lüderitz in Südwestafrika erworbenen, unter den Schutz des Reiches gestellten Besitzungen und übertrug dieselben einer unter dem Namen »Deutsche Colonial-Gesellschaft für Südwestafrika« errichteten Gesellschaft, welcher durch Allerhöchste Ordre vom 13. April 1885 die Rechte einer juristischen Person verliehen wurden. Nachdem am 22. October 1885 auch der Häuptling der Hereros unter deutsche Schutzherrschaft getreten ist, erstreckt sich die deutsche Schutzherrschaft über die Küste vom Cap Frio bis zum Orange-fluß, mit Ausschlufs der Walfischbai, sowie über das Hinterland bis zum 20.<sup>o</sup> östlicher Länge (Greenwich).

Mit der Aufrechterhaltung der Ordnung in diesem Gebiete, welches mehr als 7 500 Quadratmeilen umfaßt, ist ein Kaiserlicher Commissar betraut, welcher im Herbst 1885 seine Amtsgeschäfte übernommen hat.

## 2. Togoland und Kamerun.

Zu der Zeit, als Lüderitz den Entschlufs faßte, Angra Pequena zu erwerben, besaßen eine Anzahl Hamburger und Bremer Häuser seit lange schon Niederlassungen an der Westküste Afrikas vom Senegal hinab bis zu den portugiesischen Besitzungen in Angola. Der größere Theil derselben

lag auf englischem, französischem u. s. w. Besitz, doch befanden sich auch nicht wenige Factoreien im Gebiete unabhängiger Häuptlinge.

Wie schwierig die Stellung der deutschen Kaufleute namentlich in unabhängigen Gebieten noch bis vor wenigen Jahren war, darüber hat Adolf Woermann, einer der berufensten Vertreter des deutsch-westafrikanischen Handels, in der Generalversammlung des Colonialvereins von 1884 sich wie folgt geäußert: »So lange der deutsche Handel schwach war, wurde bei Streitigkeiten und Angriffen eingeborener Völker englische Hülfe mit großer Liebeshwürdigkeit gewährt, denn dem Schwachen hilft man gern: — in späterer Zeit aber wurde manches Mal die englische Hülfe für deutsche Häuser verweigert. Und die Achtung der uncivilisirten Völkerschaften war nur schwer zu behaupten, wenn der Deutsche sich nicht selbst helfen konnte. Der deutsche Handel in Afrika hat aber noch weiter unter dem ungenügenden Schutz Deutschlands gelitten. Wir haben nicht nur für andere gearbeitet, wir haben nicht nur demüthig andere um Schutz anfehlen müssen, — auch die Erfolge unserer Arbeiten haben andere Nationen uns streitig gemacht. Wo wir in unabhängigen Ländern arbeiteten, und wo wir nach langen Jahren mühevoller Arbeit ein Feld für den Handel eröffnet hatten, da kamen andere Nationen, schlossen Verträge mit den Eingeborenen und nahmen das Land für sich in Besitz, indem sie gleichzeitig durch schwere Zollschränken den kaum eröffneten Handel lahm legten oder durch noch schwerere Fesseln den eben errungenen Erfolg in Frage stellten. Die englische Regierung an der Goldküste ist Schritt für Schritt dem Handel gefolgt; eine Factorei nach der anderen wurde angelegt, besonders von deutschen Firmen, und wo die Factorei fertig war, kam dann England und nahm das Land in Besitz,

— und ebenso haben es die Franzosen in der Umgegend von Gabun gemacht: keine einzige französische Factorei existirte dort; wo aber der Deutsche durch eigene Kraft Factoreien eröffnet hatte, wurde das Land von Franzosen in Besitz genommen und deutsche Arbeit für Frankreich ausgenutzt.«

In diesem Sinne hatten sich bereits im Sommer 1883 die Senate der freien Städte Hamburg und Bremen auf eine Anfrage des Reichskanzlers über die Wünsche und Beschwerden des betheiligten Handelsstandes hinsichtlich des Handels an der westafrikanischen Küste geäußert. Zur Abhülfe hatte der Bremer Senat die Absendung eines Kriegsschiffes nach Grofs- und Klein-Popo vorgeschlagen, wogegen Hamburg unter anderm folgende Wünsche geltend machte: Ernennung eines deutschen Consuls an der Goldküste; Abschluß von Verträgen mit England und Frankreich, durch welche den deutschen Kaufleuten gleiche Rechte wie den Staatsangehörigen verbürgt werde; Schutz der deutschen Interessen in den von unabhängigen Negerstämmen bewohnten Districten durch Abschluß von Verträgen mit den Häuptlingen und durch Stationirung von Kriegsschiffen zu diesem Zwecke; Neutralisirung der Congomündung und des benachbarten Küstenstriches; Begründung einer Flottenstation (Fernando Po); Erwerbung eines Küstenstriches in Westafrika zur Gründung einer Handelscolonie an der Biafra Bai (Kamerun).

Diese Anträge fanden beim Reichskanzler eine freundliche Aufnahme. Zunächst wurde während des Winters von 1883 auf 1884 die Corvette »Sophie« nach Popo abgesandt, um dort Frieden zu stiften. Daneben knüpfte man mit Spanien Verhandlungen wegen der Erlaubniß zur Anlegung einer Flottenstation auf Fernando Po an. Beide Schritte hatten glücklichen Erfolg. Im Frühjahr 1884 wurde die Entsendung des Commissars ins Auge gefaßt und für diese Auf-

gabe der bekannte Reisende und damalige General-Consul von Tunis, Dr. Nachtigal, ausersehen. In der dem Genannten seitens des Auswärtigen Amts unterm 19. Mai 1884 erteilten Anweisung waren die Küstenstriche bezeichnet, in welchen Seine Majestät den Schutz der Deutschen und ihres Verkehrs im Namen des Reiches unmittelbar zu übernehmen beschlossen hatte. Im Weiteren war darauf hingewiesen, daß die Kaiserliche Oberhoheit erst nach deren vertragsmäßiger Anerkennung seitens der eingeborenen Häuptlinge und auf Grund zuvoriger Erwerbung in den betreffenden Gebieten seitens Angehöriger des Reiches zu verkünden sei. Einige vertragsmäßige Erwerbungen seien bereits durch die beteiligten deutschen Handelshäuser gemacht, und könnten die betreffenden Gebiete daher sofort vorbehaltlich der bestehenden Rechte Dritter unter die Schutzherrschaft Seiner Majestät des Kaisers gestellt werden.

Im Besitz dieser Anweisung trat Dr. Nachtigal mit dem ihm auf seinen Wunsch bewilligten Begleiter, dem Afrikaforscher Dr. Buchner, auf der »Möwe« die Reise nach Westafrika an.

Am 2. Juni traf die »Möwe« in Klein-Popo ein, wo trotz des vorangegangenen Einschreitens der »Sophie« noch immer die bereits von dem Bremer Senat zur Sprache gebrachten unerquicklichen Verhältnisse herrschten. Die Engländer der Nachbarschaft sowie die ihnen Ergebenen unter den Eingeborenen erschwerten den deutschen Kaufleuten in jeder Weise das Leben. Dasselbe war in dem angrenzenden unabhängigen Togoland der Fall, wo deutsche Häuser in Porto Seguro, Bagida und Lome Niederlassungen besaßen. Gerade um jene Zeit war der Gouverneur der benachbarten englischen Colonie mit Truppen in's Togoland gezogen und hatte dem König, welcher von englischem Schutz nichts wissen wollte, vor die Entscheidung gestellt, binnen 30 Tagen entweder alle fremden (d. h. deutschen) Kaufleute auszutreiben oder unter englische

Schutzherrschaft zu treten. Von dieser Sachlage unterrichtet, begab sich Dr. Nachtigal zunächst nach Bagida und schloß mit dem Häuptling einen Schutzvertrag. Die Reichsflagge wurde alsdann feierlich zum ersten Mal an jener Küste gehißt. Kurze Zeit später wurde auch Lome unter die deutsche Schutzherrschaft gestellt. Mit Porto Seguro ist das erst im Herbst geschehen. In den Popos war es nicht angängig, die Flagge aufzuziehen, da hier Frankreich Ansprüche geltend machte.

Dr. Nachtigal begab sich nunmehr nach der Biafra-Bai. Am späten Nachmittag des 11. Juli 1884 lief die »Möwe« in den Kamerunfluß ein. Es war die höchste Zeit. Die bedeutendsten der am Kamerun ansässigen deutschen Häuser, Woermann, sowie Jantzen & Thormählen, hatten zwar durch ihre Agenten die Küste zwischen Gabun und dem Kamerun käuflich erwerben lassen, aber es hieß, daß ein englischer Consul bereits unterwegs sei, um das Land feierlich für englisches Eigentum zu erklären.

Als die »Möwe« in Sicht kam, athmeten die Deutschen auf. Trotzdem ihn das Fieber schwer plagte, leitete Dr. Nachtigal sofort mit den Häuptlingen Bell und Aqua Verhandlungen ein, welche zu einem günstigen Ergebniss führten. Jetzt eilten auch die Herrscher der entfernteren Orte herbei und traten unter deutschen Schutz. Am 14. Juli wurde mit aller Feierlichkeit die Flagge gehißt. Die Schwierigkeiten, welche bei der Eigenart des Charakters der Eingeborenen am Kamerun bestehen blieben, ließen die sofortige Einsetzung eines Reichsvertreters wünschenswerth erscheinen. Der General-Consul entschloß sich daher, Dr. Buchner einstweilen zum Gouverneur von Kamerun zu ernennen.

Erst am 19. Juli langte der englische Consul Hewett an, welcher sich begnügen mußte, gegen das deutsche Vorgehen Einspruch zu erheben. Er begab sich von Kamerun sofort zum

Nigerdelta und beeilte sich, wenigstens diese vielleicht werthvollste Stelle Westafrikas England einzuverleiben. Nachtigal seinerseits fuhr die Küste bis Gabun hinab, besuchte Malimba, Klein-Batanga, Criby und Benita, überall die von den deutschen Kaufleuten geschlossenen Verträge bestätigend. Dabei zeigte es sich aber, daß an mehreren Stellen Frankreich Ansprüche besaß. Von Gabun aus, wo er sich dieserhalb mit den französischen Behörden in Benehmen setzte, besuchte Nachtigal den Kongo und demnächst, wie bereits erwähnt, Angra Pequena, wo er die Lüderitz'schen Verträge bestätigte und noch einige neue abschloß.

Inzwischen wurde seitens der im Kamerungebiete ansässigen Engländer alles Mögliche gethan, um eine Abrundung der deutschen Erwerbungen und eine Befestigung der deutschen Herrschaft zu hintertreiben. Namentlich entfaltete die englische Baptisten-niederlassung in Victoria unter Mitwirkung des Polen Rogozinski eine lebhaftige Thätigkeit in der Richtung, im Kamerungebirge Verträge für England abzuschließen. In Kamerun selbst wurde der öffentliche Friede durch das Verhalten einzelner Engländer bedroht, indem dieselben bei den Eingeborenen das Vertrauen in die Dauer der deutschen Schutzherrschaft zu erschüttern versuchten. Sehr bald waren die deutschen Handelshäuser allen möglichen Belästigungen ausgesetzt, und die ihnen befreundeten Häuptlinge wurden von den anderen angegriffen.

Die Sachlage wurde so ernst, daß sich der Reichskanzler auf Bitten der Kaufleute entschloß, ein Geschwader nach Kamerun zu entsenden, um die Neger über Deutschlands Macht aufzuklären. Ende Dezember 1884 langte dasselbe an, und der Admiral Knorr war sofort genöthigt, ernstlich vorzugehen. Ein heftiger Kampf mit den aufständischen Negern fand statt, ihre Hütten wurden bombardirt und die Rädelsführer streng bestraft.

Ueber die endgültige Festsetzung der deutschen Grenzen bezüglich der Küstengebiete wurde eine Verständigung

1. mit England im April 1885 und
2. mit Frankreich im Dezember 1885 herbeigeführt.

England gegenüber machte sich Deutschland verbindlich, kein Gebiet zwischen dem im Westen von Kamerun gelegenen Rio del Rey und Lagos zu erwerben, den von Dr. Nachtigal an den Niger-Mündungen erworbenen Küstenstrich Mahin abzutreten, auf die von dem Reisenden Einhardt im Auftrage von Lüderitz erworbene Lucia-bai zu verzichten und keine Erwerbungen im Zululande zu machen. Dafür erkannte England Kamerun als deutsche Colonie an und erklärte sich bereit, Victoria abzutreten, wenn Deutschland mit den dort ansässigen englischen Missionaren zu einer Einigung komme.

Frankreich erkannte die deutsche Schutzherrschaft über das Togogebiet an und verzichtete auf die Rechte, welche es in Folge seiner Beziehungen zu dem König Mnesa hinsichtlich des Gebietes von Porto Seguro geltend machen könnte; es verzichtete in gleicher Weise auf seine Rechte bezüglich Klein-Popo's und erkannte die deutsche Schutzherrschaft über dieses Land an. Dagegen leistete Deutschland zu Gunsten Frankreichs Verzicht auf alle Hoheitsrechte über die südlich vom Campofluß gelegenen Gebiete, welche von deutschen Reichsangehörigen erworben und unter den Schutz Sr. Majestät des Kaisers gestellt worden waren, sowie ferner auf alle Rechte oder Ansprüche bezüglich des von den französischen Besitzungen im Süden des Gambia eingeschlossenen und im Januar 1885 von der deutschen Corvette »Ariadne« in Besitz genommenen Koba- und Kapitailandes.

Der Umfang der deutschen Besitzungen in Kamerun und im Togolande wird mit dem Hinterlande auf 2000 bis 3000 Quadratmeilen geschätzt. Da nach dem Innern Grenzen selbstredend nicht festgesetzt sind, so kann eine Er-

weiterung unserer colonialen Wirthschaftsgebiete nach dieser Richtung hin nur eine Frage der Zeit sein.

An der Spitze der Colonialverwaltung steht für Kamerun ein Gouverneur, für das Togoland ein Commissar.

### 3. Deutsch-Ostafrika.

Einen von den bisher geschilderten Colonial-Erwerbungen abweichenden Charakter tragen die in Ostafrika vollzogenen deutschen Besitzerwerbungen.

Im Sommer 1884 gründete der pommer'sche Großgrundbesitzer Graf Behr-Bandelin in Verbindung mit dem Dr. phil. Carl Peters, welcher längere Zeit in England gelebt hatte und für Colonialfragen ein lebhaftes Interesse hegte, in Berlin eine »Gesellschaft für deutsche Colonisation«. Der Zweck derselben sollte die Begründung von deutschen Ackerbau- und Handelscolonien sein, um die Auswanderung dahin zu lenken und somit dem Vaterlande die Arbeits- und Kapitalkraft der Auswanderer nutzbar zu machen. Als geeignete Colonisationsgebiete waren anfänglich Südamerika und Südwestafrika (Hinterland von Mossamedes) in Aussicht genommen. Schon waren die Herren Dr. Peters, Dr. jur. Jühlke und Joachim Graf Pfeil, welchen letzteren die Erfahrungen eines zehnjährigen Aufenthalts in Natal für eine derartige Aufgabe besonders befähigten, mit der Expedition nach dem letztbezeichneten Gebiete beauftragt, als man sich, namentlich mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Gewinnung eines Hafens in jenen Theilen Afrikas, noch in letzter Stunde entschloß, den Plan fallen zu lassen und sich dafür nach Ostafrika zu wenden. Im Besonderen ward Usagara, Zanzibar gegenüber, vom Grafen Pfeil auf Grund der Stanley'schen Schilderungen empfohlen.

Wie schon im Eingang erwähnt, wird die ganze Küste von Makdischu bis zu den portugiesischen Besitzungen von dem Sultan Bargasch von Zanzibar, die nördliche Hälfte derselben, von der Somaliküste bis Tangata —

der Insel Pemba gegenüber —, aber gleichzeitig auch von dem Sultan Achmed von Witu in Anspruch genommen. Auf das Innere hat der Sultan von Zanzibar so gut wie gar keine Ansprüche. Das ganze in eine größere Anzahl von Landschaften zerfallende Hinterland steht unter selbstständigen eingeborenen Herrschern, deren Gebiet vielfach bis nahe an die Küste heranreicht. Die Hoheitsrechte dieser Herrscher sich abtreten zu lassen und ihr Gebiet demnächst unter den Schutz des Deutschen Reiches zu stellen, war das nächste Ziel der Expedition. Am 4. November 1884 kam dieselbe in Zanzibar an, und schon am 10. November setzte sie nach dem Festlande über, um ohne Verzug ihren Marsch in das Innere anzutreten. Es würde zu weit führen, auf den äußerst interessanten Verlauf dieser Reise hier des Näheren einzugehen. Es sei daher nur kurz erwähnt, daß die Bergländer Useguha, Nguru, Usagara und Ukami der Reihe nach durchzogen wurden, und daß es der Expedition gelang, mit den Sultanen dieser Landschaften Schutzverträge abzuschließen. Das damit erworbene Land hat einen Umfang von etwa 2500 Quadratmeilen.

In der Hauptsache hatte somit die Expedition ihren Zweck erreicht. Kühn und umsichtig hatte sie für Deutschland ein mit vielen Vorzügen ausgestattetes Gebiet erworben auf eine Weise, wie sie von jeher im Falle friedlicher Erwerbung in Anwendung gebracht worden ist: durch Verträge. Mit Rücksicht auf das hohe Interesse, welches die Sache verdient, theilen wir einen der wichtigsten, nämlich den mit dem Sultan von Usagara abgeschlossenen Vertrag, hier mit:

» Muinin Sagara, den 4. Dezember 1884. Muinin Sagara, Herr von Muinin Sagara u. s. w., alleiniger und absoluter Herr von ganz Usagara, und Dr. Carl Peters, als Vertreter der Gesellschaft für deutsche Colonisation schliessen hierdurch einen ewigen Freundschaftsvertrag ab.



Sultan Muinin Sagara erhält eine Reihe von Geschenken; weitere Geschenke für die Zukunft werden ihm versprochen, und er tritt hierdurch unter den Schutz der Gesellschaft für deutsche Colonisation bz. deren Vertreter.

Dafür tritt der Sultan Muinin Sagara an Herrn Dr. Carl Peters, als den Vertreter der Gesellschaft für deutsche Colonisation, kraft seiner absoluten und unumschränkten Machtvollkommenheit das alleinige und ausschließliche Recht, Colonisten nach ganz Usagara zu bringen, ab.

Dr. Carl Peters, als Vertreter der Gesellschaft für deutsche Colonisation, verspricht, von diesem Rechte Gebrauch zu machen.

Zu dem Behufe tritt Sultan Muinin Sagara das alleinige und ausschließliche Recht völliger und uneingeschränkter privatrechtlicher Ausnutzung von ganz Usagara an Herrn Dr. Carl Peters, als den Vertreter der Gesellschaft für deutsche Colonisation, hierdurch ab.

Ferner tritt der Sultan Muinin Sagara an Herrn Dr. Carl Peters, als den Vertreter der Gesellschaft für deutsche Colonisation, alle diejenigen Rechte ab, welche nach dem Begriff des deutschen Staatsrechts den Inbegriff staatlicher Oberhoheit ausmachen; unter anderem: das alleinige und uneingeschränkte Recht der Ausbeutung von Bergwerken, Flüssen, Forsten; das Recht, Zölle aufzulegen, Steuern zu erheben, eigene Justiz und Verwaltung einzurichten, und das Recht, eine bewaffnete Macht zu schaffen.

Dafür bleibt der Titel Muinin Sagara erblich in der Familie des Sultans Muinin Sagara.

Der privatrechtliche Besitzstand des Sultans wird von Herrn Dr. Carl Peters, als Vertreter der Gesellschaft für deutsche Colonisation, anerkannt und garantirt, und die Vertreter der Gesellschaft für deutsche Colonisation werden angewiesen werden, diesen Besitzstand mit allen Kräften mehren zu helfen.

Die Gesellschaft für deutsche Colonisation wird mit allen Kräften dahin

wirken, daß Sklaven aus dem Gebiet des Sultans Muinin Sagara nicht mehr fortgeschleppt werden dürfen.

Dieser Vertrag ist heute, am 4. Dezember 1884, vor versammeltem Volk von Usagara unter Zuziehung einer Reihe rechtsgültiger Zeugen von Muinin Sagara, alleinigem und uneingeschränktem Oberherrn von ganz Usagara, und Herrn Dr. Carl Peters, als dem Vertreter der Gesellschaft für deutsche Colonisation, durch Namensunterschrift und Namenszeichnung von beiden Seiten in durchaus rechtsverbindlicher Form vollzogen worden.

(Handzeichen des Sultans Muinin Sagara.)

(Handzeichen von Kibuana, Sohn des Sultans Muinin Sagara.)

Dr. Carl Peters.

Daß dieser Vertrag völlig rechtsgültig und auf ewige Zeiten verbindlich von beiden Contrahenten, dem Sultan Muinin Sagara, Herrn von Muinin Sagara u. s. w. einerseits und dem Herrn Dr. Carl Peters, als dem rechtmäßigen Vertreter der Gesellschaft für deutsche Colonisation andererseits, heute am 4. Dezember 1884 vor versammeltem Volke abgeschlossen ist und wortgetreu dem Sultan Muinin Sagara, Oberherrn von ganz Usagara, durch den Dolmetscher Ramassan vortragen war, bezeugen hiermit durch Namens- bz. Zeichenunterschrift:

(Handzeichen des Sohnes des Sultans Muinin Sagara, Maheneko ade Muinin Sagara.)

(Handzeichen des Sohnes des Sultans Muinin Sagara, Sefo ade Muinin Sagara.)

(Handzeichen des Salim, Beamten des Sultans Muinin Sagara.)

(Handzeichen des Dolmetschers Ramassan.)

(Handzeichen des Dieners Hamisi.)

(Handzeichen des Dieners Marabu.)

(Handzeichen des Dieners Ali.)

(Handzeichen des Dieners Sururu.)

Osmani.

Dr. Carl Jühlke.

J. F. Graf Pfeil.

August Otto.«

Zur Erklärung der großen Bereitwilligkeit, mit welchen die betreffenden Sultane in die Abtretung ihrer Hoheitsrechte u. s. w. einwilligten, weist Dr. Peters in seinem Reisebericht vorzugsweise auf die allorts herrschende Nothlage hin, welche die Eingeborenen besonders geneigt machte, an weiße Männer sich anzuschmiegen. »Die üppigsten Landschaften«, so schreibt Peters, »verödet durch Jahrhunderte lange Sklavenjagden, liegen da wie die Obstbäume der Frau Holle und harren der Hand, bereit, den Segen zu ernten. Selbst in den Schwarzen dämmert die Erkenntniß auf, daß es besser mit ihnen werden wird, wenn Weiße als Herren des Landes unter ihnen wohnen. Heute leben sie dahin, wie Fabrikarbeiter ohne Beschäftigung; sie fühlen selbst, daß es der organisirenden Thätigkeit jener Rasse bedarf, als deren Vertreter wir bei ihnen erschienen, damit auch sie ein wenig mehr von ihren Schätzen genießen können.« In nicht geringerem Grade hat, wie Dr. Peters in der am 17. November 1886 zur Feier der ersten Flaggenhissung abgehaltenen Sitzung der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft hervorhob, die Besorgniß vor einer Unterwerfung durch die Araber auf die Entschliesung jener Sultane eingewirkt.

Die Kunde der unvermutheten kühnen Erwerbung überraschte in Deutschland in hohem Mafse. Auch im Auswärtigen Amt, wo man längst die zukünftige Bedeutung Zanzibars würdigte, hielt man es für eine Pflicht des Reichs, diese Erwerbung, welche Deutschland in einem so aussichtsreichen Gebiet Fuß zu fassen gestattete, zu sichern. Mit Rücksicht darauf, daß der Sultan Bargasch verschiedenen Reisenden gegenüber, welche ihn um Schutz gebeten, sich für machtlos im Innern erklärt hatte, nahm das Reich das Land unter seinen Schutz und ertheilte der Gesellschaft am 27. Februar 1885 den folgenden Kaiserlichen Schutzbrief, den

ersten, welchen die deutsche Geschichte aufzuweisen hat:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen, thun kund und fügen hiermit zu wissen:

Nachdem die derzeitigen Vorsitzenden der »Gesellschaft für deutsche Colonisation« Dr. Carl Peters und Unser Kammerherr Felix Graf Behr-Bandelin Unseren Schutz für die Gebietserwerbungen der Gesellschaft in Ostafrika, westlich von dem Reiche des Sultans von Sansibar, auferhalb der Oberhoheit anderer Mächte, nachgesucht und Uns die von besagtem Dr. Carl Peters zunächst mit den Herrschern von Usagara, Nguru, Useguha und Ukami im November und Dezember v. J. abgeschlossenen Verträge, durch welche ihm diese Gebiete für die deutsche Colonisationsgesellschaft mit den Rechten der Landeshoheit abgetreten worden sind, mit dem Ansuchen vorgelegt haben, diese Gebiete unter Unsere Oberhoheit zu stellen, so bestätigen wir hiermit, daß wir diese Oberhoheit angenommen und die betreffenden Gebiete, vorbehaltlich Unserer Entschliesungen auf Grund weiterer Uns nachzuweisender vertragmäßiger Erwerbungen der Gesellschaft oder ihrer Rechtsnachfolger in jener Gegend, unter Unseren Kaiserlichen Schutz gestellt haben. Wir verleihen der besagten Gesellschaft unter der Bedingung, daß sie eine deutsche Gesellschaft bleibt, und daß die Mitglieder des Directoriums oder die sonst mit der Leitung betrauten Personen Angehörige des deutschen Reiches sind, sowie den Rechtsnachfolgern dieser Gesellschaft unter der gleichen Voraussetzung, die Befugniss zur Ausübung aller aus den Uns vorgelegten Verträgen fließenden Rechte, einschließlic der Gerichtsbarkeit, gegenüber den Eingeborenen und den in diesen Gebieten sich nieder-

lassenden oder zu Handels- und anderen Zwecken sich aufhaltenden Angehörigen des Reichs und anderer Nationen, unter der Aufsicht Unserer Regierung und vorbehaltlich weiterer von Uns zu erlassender Anordnungen und Ergänzungen dieses Unseres Schutzbriefes.

Zu Urkund dessen haben wir diesen Schutzbrief Höchsteigenhändig vollzogen und mit Unserm Kaiserlichen Insiegel versehen lassen.

Gegeben Berlin, den 27. Februar 1885.

(gez.) Wilhelm.  
(ggez.) v. Bismarck.

Dem Sultan von Zanzibar, sowie den europäischen Staaten wurde Anfang März 1885 von der Besitzergreifung als einer vollendeten Thatsache Mittheilung gemacht. Am 27. April erfolgte der bekannte Protest des Sultans Bargasch. Darauf hin wurde am 7. August ein deutsches Geschwader nach Zanzibar entsandt, um dem Sultan die Macht Deutschlands vor Augen zu führen. Am 11. April überreichte der Befehlshaber des Geschwaders, Kommodore Paschen, die deutschen Forderungen, welche die Zurückziehung des Protestes gegen die deutschen Erwerbungen in Usagara, Nguru, Useguha, Ukami und Witu, die Abberufung der Truppen aus diesen Gebieten und die Anerkennung der deutschen Schutzherrlichkeit umfaßten. Am 14. August fügte sich Bargasch den ihm gestellten Bedingungen.

Bezüglich des vorerwähnten Gebietes von Witu ist noch nachzutragen, daß der Sultan dieses Landes auf Anrathen der mit ihm seit längerer Zeit befreundeten Reisenden Gebrüder Denhardt unter deutschen Schutz getreten war (Mai 1885).

Auch die »Gesellschaft für deutsche Colonisation« bz. deren Rechtsnachfolgerin, die »Deutsche ostafrikanische Gesellschaft«, war in der Zwischenzeit nicht unthätig gewesen. Der in Usagara zurückgebliebene Begleiter des Dr. Peters, Graf Pfeil, er-

warb im Mai das südlich von Usagara bis zum Rufidschi belegene Land Chutu. Zu gleicher Zeit begab sich Dr. Jühlke in Begleitung des inzwischen eingetroffenen Lieutenant Weifs mit möglichster Beschleunigung nach dem Berglande des Kilimandscharo, wo im Mai der General Mathews die Flagge des Sultans von Zanzibar gehißt hatte. Da die Häuptlinge überall erklärten, daß sie nach wie vor unabhängig seien und den Bargasch keineswegs als Herrn anerkannt hätten, und da sie alle bereit waren, unter deutsche Schutzherrschaft zu treten, so wurden mit ihnen dementsprechende Verträge abgeschlossen.

Im Weiteren schloß, gleichfalls im Auftrage der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft, der Regierungsbaumeister Hörnecke in Halule mit dem Großsultan der Somalis, Osman, einen Vertrag, wodurch die Gesellschaft das Recht zur wirthschaftlichen Ausbeutung des Somali-Landes, zur Errichtung einer Truppe u. s. w. erhielt.

Um dieselbe Zeit erwarb der Lieutenant Schmidt die zwischen Chutu und der Küste gelegene Landschaft Usaramo, während Graf Pfeil südlich von Usagara in Uhehe einen Vertrag schloß. Weitere Erwerbungen folgten Ende 1885 bz. Anfang 1886 in den zwischen dem Rufidschi und Rovuma sich ausdehnenden Landschaften Ubona, Wamatschonde, Mahenge und Wangindo. Durch diese Erwerbungen ist das Gebiet der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft nach Süden hin abgeschlossen. Die genannten Landschaften zusammen mit Uhehe bieten einen Zuwachs, der den bis dahin erworbenen Gebieten vom Rufidschi bis zum Kilimandscharo an Flächeninhalt mindestens gleichkommt.

Nordwärts ist im October 1886 noch die Küstenstrecke von Makdischu bis zu dem Witugebiet, welche übrigens ebenso wohl vom Sultan von Zanzibar, wie seitens des Sultans von Witu beansprucht wird, durch Dr. Jühlke für die Deutsch-Ostafrikanische

Gesellschaft in Besitz genommen worden.

Die Gebietserwerbungen der genannten Gesellschaft haben hiermit im Wesentlichen ihren Abschluss erreicht. Deutsch-Ostafrika hat im Süden den Rovuma, im Norden den Golf von Aden zur Grenze und erstreckt sich somit vom 11. Grad südlicher bis zum 12. Grad nördlicher Breite; die äußersten Punkte in der Nordsüdrichtung sind 400 deutsche Meilen von einander entfernt. An der Küste des Indischen Oceans beansprucht die Gesellschaft die Strecke östlich von Berbera um das Cap Gardafui herum bis zum Gebiete von Witu, welches, wenn auch nicht im Besitze der Gesellschaft, doch unter deutschem Schutze steht. Endlich gehört Gasi der Gesellschaft, und in Dar es Salam hat das Deutsche Reich das Benutzungsrecht des Hafens erworben. Nach dem Innern zu dehnt sich Deutsch-Ostafrika im Somalagebiet 25 Tagereisen (zu etwa 3 Meilen) nach Westen bis an die Gallaländer aus, Witu ist freilich auf einen schmalen Strich an der Küste beschränkt, dafür erstreckt sich aber das Gebiet der mehrgenannten Gesellschaft bis zum Kilimandscharo 40 Meilen, und weiter im Süden bis an den Njassa-See 80 Meilen von der Küste des Indischen Oceans. Alles in Allem wird

man nicht fehl gehen, wenn man den Flächeninhalt von Deutsch-Ostafrika auf etwa 30 000 deutsche Quadratmeilen, d. h. etwa auf dreimal so groß wie das Deutsche Reich annimmt.

Schon zu Ausgang des Jahres 1885 hatte die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft die Anzeige von neuen Land-erwerbungen auf dem ostafrikanischen Festlande an den Reichskanzler gelangen lassen und die Erstreckung des Kaiserlichen Schutzbriefes auf dieselben beantragt. Diesem Antrage ist bisher noch nicht entsprochen worden, weil die Prüfung des Erwerbes noch nicht beendet ist, und insbesondere über die Feststellung der Grenzen des Sultanats von Zanzibar noch Verhandlungen schweben, welche in Gemeinschaft mit England und Frankreich geführt werden.

Mit beiden letztgenannten Mächten ist seitens der Reichsregierung zur Vermeidung künftiger Rechtsstreitigkeiten eine Vereinbarung dahin getroffen worden, die Gebietsansprüche des Sultans Said Bargasch auf dem Festlande von Afrika durch eine gemeinschaftliche Commission prüfen zu lassen.

Dieselbe ist gegen Ende 1885 in Zanzibar zusammengetreten und hat ihre Arbeiten noch nicht beendet.

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Eine neue Verbindung zwischen dem nordwestlichen Amerika und Europa. Die Bewohner des nordwestlichen Canadas erachten die *Canadian Pacific* Eisenbahn wegen der zu weiten Entfernung für den Transport ihrer Landeserzeugnisse als wenig vortheilhaft. Es ist daher im Lande eine lebhafte Bewegung für die Herstellung einer Eisenbahn entstanden, die bei Manitoba oder Winipeg von der *Canadian Pacific* Eisenbahn

nach Port Nelson an der Mündung des Nelsonflusses in die Hudsons-Bay abzweigen soll, und an die sich dann eine regelmäßige Dampfschiffsverbindung durch die Hudsons-Bay- und Strafe nach Europa anschließen würde. Hierdurch wird, wie die Freunde des Unternehmens behaupten, der Nordwesten Canadas der atlantischen Küste um 1 000 engl. Meilen (1 609 km) näher gerückt, als durch den vorhandenen Schienenweg. Die

Vorarbeiten zu dem Unternehmen, welches in der That im Falle der Ausführbarkeit eine vollständige Umwälzung in dem ganzen Handelsverkehr des nordwestlichen Amerikas auf beiden Seiten der canadischen Grenze herbeiführen müßte, sind in Angriff genommen und haben auch bereits eine genauere Kenntniß von den natürlichen Reichthümern der Hudsons-Bay und ihrer Umgebung herbeigeführt, indem namentlich der Mineralreichthum des Küstengebiets sowie die werthvollen Waldungen am Südende der Bay als nahezu unerschöpflich dargestellt werden. Es sind indeß auch gewichtige Bedenken gegen die Ausführbarkeit des Unternehmens laut geworden, und zwar liegen die Schwierigkeiten des geplanten Unternehmens weniger in der zweifelhaften Schiffbarkeit der Hudsons-Bay oder in

der Ausführung der Schienenstrasse von Port Nelson bis Manitoba, als vielmehr in der Unzuverlässigkeit der Hudsons-Straße als Schiffahrtsweg. Der Vortheil der verkürzten Eisenbahnfahrt, welche der geplanten Bahn einen Vorsprung von 2 Tagen über die bestehende Linie sichert, würde nach den Ausführungen der Gegner des Unternehmens mehr als aufgewogen werden durch die Verzögerungen aus Anlaß der Eisstockungen in der Hudsons-Straße, die überhaupt viel zu kurze Zeit im Jahre für die Schiffahrt offen sei.

Die canadische Regierung läßt nunmehr die in Betracht kommenden Verhältnisse untersuchen, um demnächst die Frage der Ausführbarkeit des neuen Verkehrsweges, soweit dies im Voraus möglich ist, zur Entscheidung zu bringen.

Die Quelle des Mississippi. Mit Bezug auf die den »*Proceedings of the Royal Geographical Society*« in London seiner Zeit von dem Reisenden, Captain Willard Glazier gemachten, auch in No. 4 des Jahrgangs 1885 dieser Blätter aufgenommenen Mittheilungen über die Entdeckung der eigentlichen Quelle des Mississippi, erfahren die »*Proceedings*«, dafs der Anspruch Glaziers auf die Entdeckung des Sees insofern nicht haltbar ist, als

dieser bereits im Jahre 1832 von Schoolcraft aufgefunden worden ist, welcher auch den Zusammenhang mit dem Stasca-See erkannt hat. Gleiches gilt von Nicollet, welcher im Jahre 1843 den See besucht hat. Beide Reisende haben es jedoch verabsäumt, dem See einen Namen zu geben. Dies ist erst 1879 auf der amtlichen »*Land Office*«-Karte geschehen, auf welcher sich der mehrerwähnte See unter dem Namen *Elk Lake* eingetragen findet.

Austrocknung centralasiatischer Seen. Es ist bekannt, dafs im Inneren der beiden großen Continente der alten Welt eine allmähliche Austrocknung weiter Landstrecken erfolgt. In Asien ist diese Erscheinung hauptsächlich beim Aralsee mit seiner Umgebung und in einigen Gegenden Sibiriens beobachtet worden. Nach den Mittheilungen, welche der russische Reisende Jadrinzew in der Zeitschrift der St. Petersburger geographischen Gesellschaft über die

neuesten Forschungen auf diesem Gebiete gemacht hat, ist namentlich die Veränderung im Umfange und in dem Wassergehalt der in den Gouvernements Tobolsk und Tomsk gelegenen Seen Sumy, Abyschkan, Moloky und Tschang überraschend groß. Der Moloky-See z. B. ist auf weite Strecken trocken gelegt, und große Dorfschaften haben sich auf seinem früheren Bette angesiedelt. Von dem Abyschkan-See, welcher Anfangs dieses Jahrhunderts 64 km lang und 27 km breit war und

einen Flächenraum von 530 engl. Meil. im Geviert (1 373 km) einnahm, sind drei unbedeutende Seen übrig geblieben. Auch an Stelle des Tschukbakly-Sees, der 1784 noch eine Länge von 65 km und eine Breite von 48 km

hatte, finden sich jetzt nur noch drei kleine Teiche vor, von denen der größte kaum 2 Meilen breit ist.

(*Proceed. of the R. Geo. Society*,  
October.)

Seeverkehr der deutschen Hafenplätze im Jahre 1884. In den deutschen Häfen sind zu Handelszwecken im Jahre 1884 zusammen 120 548 Schiffe mit einem Raumgehalt von 20 413 671 Reg.-Tons ein- und ausgegangen, gegen 110 303 Schiffe mit 15 538 596 Reg.-Tons im Jahre 1880. Der Gesamttraumgehalt der angekommenen und abgegangenen Schiffe bezifferte sich im Ostseegebiet 1880 auf 6 482 723 und 1884 auf 8 480 951 Reg.-Tons, im Nordseegebiet auf 9 055 873 bz. 11 932 720 Reg.-Tons. Im Vergleich zu 1880 hat im Jahre 1884 der Segelschiffsverkehr im Ostseegebiet um 55 1808 (21,2 pCt.), im Nordseegebiet um 83 170 (2,7 pCt.) abgenommen, dagegen der Dampfschiffsverkehr um 2 550 036 (65,7 pCt.) bz. 2 960 017 (49,9 pCt.) zugenommen. Von den sämtlichen im Jahre 1884 in deutschen Häfen angekommenen und abgegangenen Schiffen führen 89 389 Schiffe (74,2 pCt. der Gesamtzahl) mit 10 084 489 Reg.-Tons Raumgehalt (49,4 pCt.) unter deutscher Flagge, 9 878 Schiffe mit 6 219 598 Reg.-Tons (vom Gesamtschiffsverkehr 8,2 bz. 30,5 pCt.) unter britischer, 11 043 Schiffe mit 1 275 888 Reg.-Tons (9,1 bz. 6,2 pCt.) unter dänischer, 2 854 Schiffe mit 937 493 Reg.-Tons (2,4 bz. 4,6 pCt.) unter norwegischer, 4 225 Schiffe mit 850 959 Reg.-Tons unter schwedischer, 1 427 Schiffe mit 282 623 Reg.-

Tons unter niederländischer und 940 Schiffe mit 223 761 Reg.-Tons unter russischer Flagge. Der Rest kommt auf die französische, nord-amerikanische, spanische, italienische, griechische, belgische, österreichisch-ungarische, rumänische, hawaiische, siamesische und chilenische Flagge. — Im Verkehr mit deutschen Häfen sind im Jahre 1884 angekommen und abgegangen zusammen 72 070 Schiffe mit 3 517 403 Reg.-Tons Raumgehalt. Von den auferdeutschen Ländern bz. Küstenstrecken der Herkunft und Bestimmung, mit welchen ein besonders starker Verkehr stattfindet, sind aufzuführen Großbritannien und Irland, woher angekommen und wohin abgegangen sind im Jahre 1884 zusammen 14 253 Schiffe (29,40 pCt. der Gesamtzahl der im Verkehr mit auferdeutschen Häfen angekommenen und abgegangenen Schiffe) mit 7 059 276 Reg.-Tons Raumgehalt (41,79 pCt. des betreffenden Gesamttraumgehalts); sodann Dänemark mit Island und Faröer (14 611 Schiffe mit 1 270 791 Reg.-Tons = 30,14 bz. 7,52 pCt.), die Vereinigten Staaten von Amerika am Atlantischen Meere (1 655 Schiffe mit 2 187 597 Reg.-Tons = 3,41 bz. 12,95 pCt.), das europäische Rußland an der Ostsee (4 179 Schiffe mit 1 487 099 Reg.-Tons = 8,62 bz. 8,80 pCt.) und Schweden (5 530 Schiffe mit 1 063 265 Reg.-Tons = 11,41 bz. 6,30 pCt.).

Der Bau einer Zahnradbahn auf dem Pilatus wird demnächst in Angriff genommen werden. Die Bahn soll in Alpenach-Stad, dem Landungsplatz des Alpenacher Sees zwischen dem Hôtel Pilatus und dem Gasthause

zum Adler, 441 m ü. M., beginnen, dann in nördlicher Richtung nach der Aemsigen-Alp, von da westlich zur Matt-Alp (1 620 m) steigen und in mehreren starken Windungen und in durchschnittlich nordwestlicher Rich-

tung unter dem Kopfe der höchsten Spitze des Pilatus, des sogen. »Esel«, hindurch die Hochfläche des Gasthauses Bellevue auf dem Pilatus in 2 076 m Meereshöhe erreichen. Die Bahnlänge beträgt 4 455 m und die erstiegene Höhe 1 634 m. Die Höchststeigung beträgt 48, die Mindeststeigung 18 pCt. Die Zahnstange besteht aus Stücken von 3 m Länge, welche auf Balken gleicher Länge befestigt sind, die ihrerseits mit den Querschwellen verbunden sind. Die letzteren werden durch kräftige Ankerschrauben mit dem etwa 1 m hohen Mauerwerk des Unterbaues verbunden. Lokomotive und Wagen bilden ein Fahrzeug, und es sind alle 4 Zahnräder bremsbar; außerdem sind in der

Nähe der oberen Laufachse 2 Klauen angebracht, welche die Köpfe der Laufschiene umfassen und mit dazu bestimmt sind, ein Umwerfen des Wagens durch Windstöße zu verhindern. Der Wagen enthält 4 Abtheilungen mit je 8 Sitzplätzen. Die Fahrgeschwindigkeit ist zu 3,6 km in der Stunde angenommen, und es wird demnach eine Fahrt ungefähr 80 Minuten Zeit erfordern. In jeder Richtung können täglich 24 Züge befördert werden; dies entspricht einer Höchstleistung der Beförderung von 750 Personen in jeder Richtung.

Der einer Züricher Gesellschaft genehmigte Bau, dessen Ausführung auf 1 900 000 Frs. veranschlagt ist, muß bis zum 15. Juni 1889 vollendet sein.

### III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Grundzüge der Postgeographie und österreichisch-ungarischen Statistik, von Eduard Effenberger, k. k. Post-rath in Wien. Zweite Auflage. Wien 1886. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. 249 Seiten. 8<sup>o</sup>.

Ueber die erste Auflage dieses empfehlenswerthen Werkes ist im Archiv vom Jahre 1884, S. 383, eingehend berichtet worden. Die Anordnung des Stoffes ist in der vorliegenden zweiten Auflage dieselbe geblieben.

Das Werk enthält in seinem ersten Abschnitt eine Darstellung des Verkehrswesens der einzelnen Staaten und Länder der Erde mit entsprechenden Kartenskizzen, im zweiten werden die einzelnen Staaten und Länder — ausschliesslich Oesterreich-Ungarn — in politisch-geographischer Beziehung behandelt, und der dritte befaßt sich ausschliesslich mit der österreichisch-ungarischen Monarchie und bringt

neben einer geschichtlichen Skizze eine übersichtliche Darstellung der Staatsverfassung und Staatsverwaltung, sowie der Einrichtung des Landes-Post- und Telegraphenwesens und des Postsparkassenamts in Wien. Die inzwischen im Verkehrswesen und auf politisch-geographischem Gebiete einzelner Staaten und Länder eingetretenen Veränderungen haben entsprechende Berücksichtigung gefunden, und der Inhalt der einzelnen Theile ist vervollständigend bzw. bereichert worden.

Die gute Aufnahme, welche das Werk bei seinem ersten Erscheinen erfahren hat, dürfte auch dieser neuen Auflage gesichert sein.

## IV. ZEITSCHRIFTEN - UEBERSCHAU.

- 1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten.

No. 47. Berlin, 19. November 1886.

Behandlung der Briefpost in London bei der Absendung und dem Eingange. — Warum sind die Privat-Briefbeförderungsanstalten nicht lebensfähig? — Personalm Nachrichten. — Verpflichtung der Postfuhrunternehmer, sich mit ihrem Posthalterbetrieb in die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft aufnehmen zu lassen. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

No. 48. Berlin, 26. November 1886.

Behandlung der Briefpost in London bei der Absendung und dem Eingange (Schluss). — Personalm Nachrichten. — Gebrauchsdauer der Landbriefträgerpferde. — Die Schifffahrtskanäle Englands. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

- 2) **Archiv für Eisenbahnwesen.** Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1886. Heft 6.

Die Verhandlungen der französischen Kammer über die neuen Tarife der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn. — Die Organisation des belgischen Nebenbahnwesens. — Die Eisenbahnen in Belgien, ihre Entstehung und die Ergebnisse in den Jahren 1883 und 1884. — Eisenbahnunfälle in Großbritannien und Irland während der Jahre 1882 bis 1885. — Notizen: Die Eisenbahnen Egyptens. — Die Eisenbahnen in der englischen Capcolonie. — Die Eisenbahnen in British-Ostindien. — Schiffseisenbahn über die Landenge von Tehuantepec. — Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen. — Betriebseinnahmen der französischen Hauptbahnen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Bücherschau.

- 3) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, November 1886. Heft XI.

Vereinsangelegenheiten: I. Sitzungsbericht. — II. Mitgliederverzeichniss. — III. Vorträge und Besprechungen: Prof. Dr. Leonhard Weber, Mittheilungen, betreffend die im Auftrage des Elektrotechnischen Vereins ausgeführten Untersuchungen über Gewittererscheinungen und Blitzschutz. — Abhandlungen: R. v. Fischer-Treuenfeld, Die Militairtelegraphie in Schweden (Schluss). — Der Zeitball in Lissabon (Schluss). — Dr. C. Heim, Ueber das Vacuum der Glühlampen. — Dr. M. Krieg, v. Waltenhofen's Bemerkungen zur Frölich'schen Theorie der Dynamomaschine. — J. Kratzenstein, Vorschlag zur Herstellung von Vergleichswiderständen aus Quecksilber. — Kleine Mittheilungen.

- 4) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**La lumière électrique.** No. 47.

Le ballon-signal de Lisbonne, B. Marinovitch. — L'exposition d'appareils électrothérapeutiques à Berlin, Dr. Stein. — Recherches sur l'électrolyse, A. Minet. — Revue des travaux récents en électricité: Rappel de l'observation d'une matière incandescente en fusion tombée d'un nuage orange, A. Trécul. — Rapport fait au nom de la section de chimie sur les recherches de M. Moissan relatives à l'isolement du fluor, M. Debray. — Sur le transport des forces. Réponse à M. Deprez, H. Fontaine. — Les constantes électriques du fil de «nikeline», F. Uppenborn. — Perfectionnement dans les accumulateurs. — Recherches experimentales et théoriques sur la lumière polarisée réfléchie par le pôle d'un aimant, A. Righi. — Correspondances spéciales de l'étranger, J. Wetzler. — Faits divers.

**L'Électricien.** No 188.

La prédétermination des caractéristiques des machines dynamo-électriques, E. Hospitalier. — Correspondance anglaise: Transformateurs. Eclairage électrique. Expositions, J. A. Berly. — Sur l'emploi de l'électrolyse pour le traitement des minerais de cuivre. — Académie des Sciences: Rapport fait, au nom de la section de chimie, sur les recherches de M. Moissan relatives à l'isolement du fluor, Debray. — Faits divers etc.